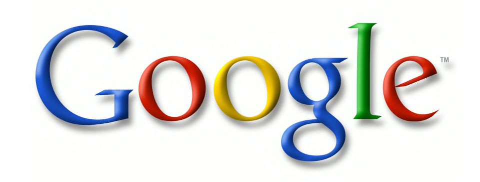
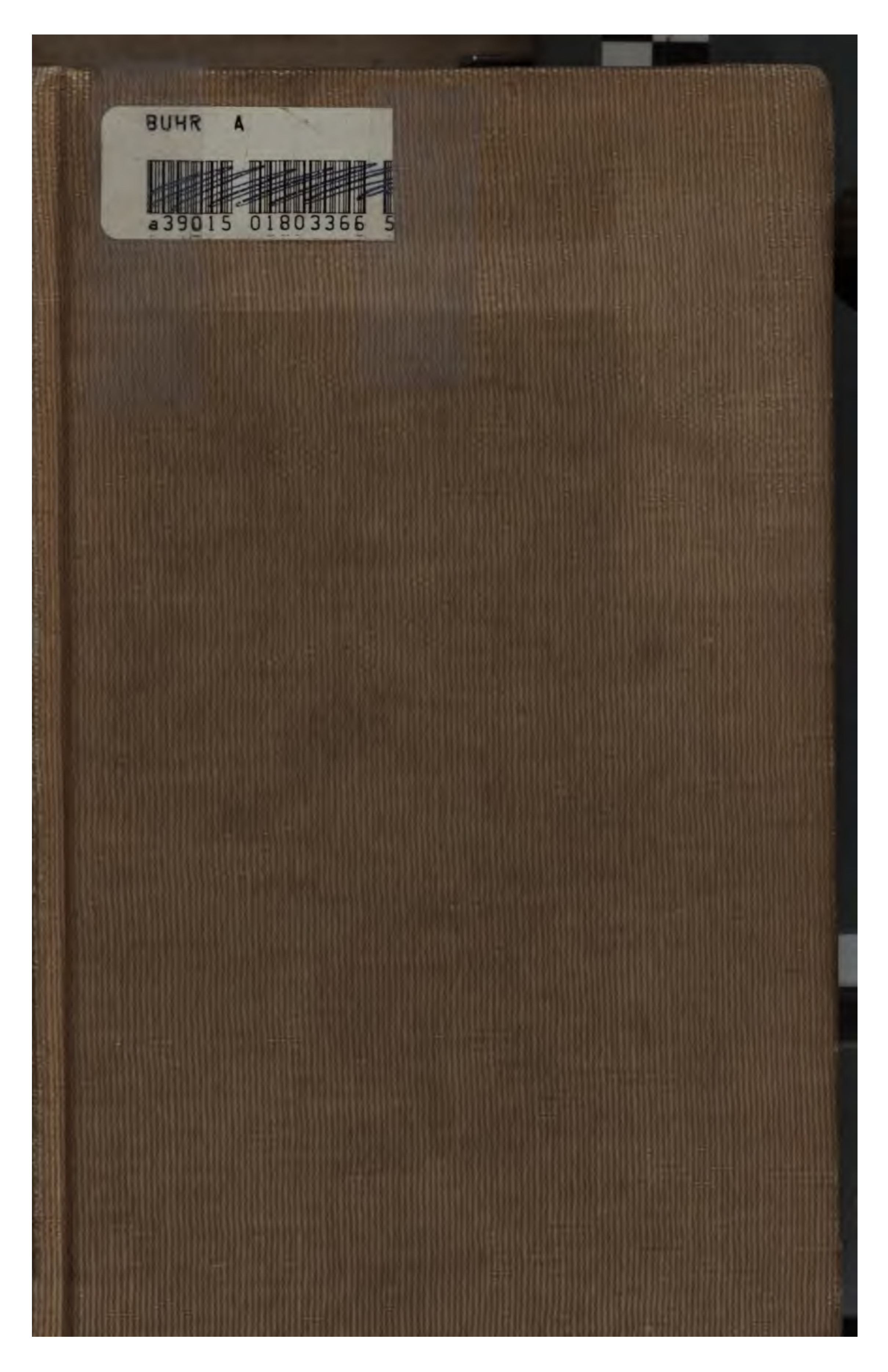



BUHR A
a39015 01803366 5


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS

LA MARINE MILITAIRE

DE LA FRANCE

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XV

DU MÊME AUTEUR

Antonin le Pieux et son temps. Essai sur l'histoire de l'empire romain au milieu du deuxième siècle (138-161). Ouvrage couronné par l'Académie française. Paris, THORIN, 1888 ; in-8.

De P. Clodio Pulchro tribuno plebis. Paris, THORIN, 1888 ; in-8.

L'Éducation politique de Louis XIV. Ouvrage couronné par l'Académie française. Paris, HACHETTE, 1898 ; in-8.

La Marine militaire et son rôle dans la grandeur de la France. Conférence faite à Nancy le 3 février 1901. Paris, au siège de la *Ligue maritime française*.

La Campagne navale de la Manche en 1779. Paris, CHAPELOT, 1901 ; in-8.

Histoire romaine (en collaboration avec M. P. GUIRAUD). Paris, ALCAN, in-12. Onzième édition, 1901.

Lectures historiques, pour la classe de rhétorique. Paris, HACHETTE, in-16. Troisième édition, 1902.

LA MARINE MILITAIRE

DE

LA FRANCE

SOUS

LE RÈGNE DE LOUIS XV

PAR

G. LACOUR-GAYET

DOCTEUR ÈS LETTRES

PROFESSEUR A L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

« Le bien de la marine ne doit pas être perdu un moment de vue, sans quoi c'est jouer le sort et les avantages du royaume. »

Vice-Amiral de CONFLANS.

« La marine opérera le salut du royaume ou sa décadence. »

Duc de CHOISEUL.

PARIS

HONORÉ CHAMPION, LIBRAIRE

9, quai Voltaire, 9

—

1902

Vignaud [illegible]

AU VICE-AMIRAL

BIENAIMÉ

CHEF D'ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

ANCIEN DIRECTEUR DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

AU VICE-AMIRAL

GERVAIS

MEMBRE DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE

HOMMAGE RESPECTUEUX ET RECONNAISSANT

AVANT-PROPOS

Le cours d'histoire maritime de la France que nous avons l'honneur de professer devant les lieutenants de vaisseau de l'École supérieure de Marine avait pour sujet en l'année 1900 le règne de Louis XV. Plusieurs auditeurs ont exprimé le désir de voir paraître en volume les conférences qu'ils avaient entendues. Nous répondons à ce désir, en publiant le présent ouvrage.

L'histoire maritime de la France n'occupe, ni dans l'opinion, ni dans l'enseignement, la part à laquelle elle a droit. Du règne de Louis XIV ou du règne de Louis XVI, quelques rares noms de marins sont restés dans la mémoire des Français. Pour l'espace de près d'un siècle qui sépare l'âge des Du Quesne et des Tourville de l'âge des d'Orvilliers et des Suffren, ou plus précisément pour le règne de Louis XV, nos annales maritimes n'éveillent en général que des idées peu précises. Cependant, cette histoire existe; la marine du règne de Louis XV a travaillé, elle a lutté, elle a souffert. L'histoire de ses efforts et de ses souffrances est un drame d'un intérêt poignant, dans lequel la marine d'aujourd'hui et notre poli-

tique navale peuvent toujours puiser des leçons. Aussi des officiers de l'École supérieure ont pensé qu'il était utile de faire connaître à leurs camarades et au public l'histoire de notre marine militaire pendant le règne de Louis XV. Nous souhaitons que les pages qui suivent répondent à leur intention patriotique.

Les chapitres de ce livre ont eu pour point de départ nos conférences de l'année 1900 ; mais ils sont loin d'en être la simple reproduction. Refondus, revisés, augmentés de beaucoup de documents, ils pourront paraître nouveaux, dans une certaine mesure, aux auditeurs qui en ont connu la première ébauche.

Ils ont été écrits directement sur les pièces originales des Archives de la Marine. Les histoires générales de la marine ont peu de valeur pour cette partie du XVIIIe siècle ; même l'histoire particulière due à l'officier qui devait trouver à Hanoï la mort d'un héros [1], n'offre qu'une utilité restreinte. Seules, les études dans lesquelles le commandant Chabaud-Arnault a interprété, avec un remarquable esprit de clarté, les documents dont il disposait [2], constituent

1. HENRI RIVIÈRE, *Histoire maritime de la France au dix-huitième siècle* (Paris, 1855). L'ouvrage est annoncé en deux volumes ; mais un seul a paru, qui a été publié aussi sous ce titre plus exact : *La Marine française sous le règne de Louis XV* (Paris, 1859).

2. CH. CHABAUD-ARNAULT, capitaine de frégate en retraite : *Études historiques sur la marine militaire de la France*. L'ensemble forme une longue série d'articles de la *Revue maritime et coloniale*. Neuf articles intéressent le règne de Louis XV ; ils sont aux tomes CIX, CX, CXI, CXIV, CXV, CXVII, CXVIII, années 1891-1893.

une œuvre d'un réel mérite; nous les avons souvent consultées avec profit.

Étudiant à Paris même l'histoire de notre passé maritime, nous avions la facilité de consulter les pièces officielles qui s'y rapportent; l'*État sommaire des Archives de la Marine antérieures à la Révolution* [1], qui est l'œuvre de M. D. Neuville, permet désormais au travailleur de s'orienter dans les diverses séries de ce riche dépôt. Au ministère de la Marine, et surtout aux Archives nationales, où se trouve déposée aujourd'hui la majeure partie des archives maritimes de l'ancien régime [2], nous avons dépouillé les documents du règne de Louis XV. Ils nous ont fourni un grand nombre de pièces intéressantes, et ils constituent d'un bout à l'autre la trame de cet ouvrage [3].

Grâce à ces documents d'archives, on a pu mettre sous les yeux du lecteur, dans plusieurs appendices, la composition des plus importantes escadres et les états de service d'environ cinq cents officiers de marine. Cette partie du travail était longue et minutieuse; on a tout fait pour échapper aux chances d'erreurs qu'elle présentait. Du moins, la confection

1. Paris, 1898.

2. Notre confrère de la Société des Études historiques, M. Henri Courteault, archiviste aux Archives nationales, a facilité nos recherches par son extrême obligeance; nous tenons à l'en remercier.

3. Abréviations employées dans les notes :

A. G. : Archives historiques de la Guerre ;

A. M. : Archives de la Marine ;

A. N. : Archives nationales ;

R. M. C. : Revue maritime et coloniale.

de ces listes ne nous a point paru ingrate. En nous fournissant l'occasion de dépouiller les dossiers individuels des officiers, elle nous a permis de recueillir, dans ces documents personnels, beaucoup de données historiques. Il faut ajouter que ces dossiers individuels font connaître sur les traditions et les sentiments de l'ancien corps de la marine des détails du plus haut intérêt, que les instructions et les relations officielles ne fournissent pas d'ordinaire.

Une conclusion bien claire ressort de l'histoire navale du règne de Louis XV : c'est que les destinées véritables de la France ne se jouèrent pas à cette époque sur les champs de bataille du continent, mais sur les champs de bataille maritimes. Bien que les données des problèmes historiques aient changé depuis le XVIIIe siècle ou plutôt bien qu'elles aient paru changer, la puissance navale de la France demeure toujours une condition essentielle de sa grandeur dans le monde. La récompense la plus chère de l'auteur de ce livre serait que l'histoire, mieux connue, de la marine du passé fournit aux lecteurs des raisons nouvelles d'aimer la marine du présent.

Décembre 1901.

LA

MARINE MILITAIRE DE LA FRANCE

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XV

CHAPITRE I

ROLE DE LA MARINE DANS LA GRANDEUR POLITIQUE DE L'ANCIENNE FRANCE

Le Cardinal d'Ossat. — Richelieu. — Colbert. — Les vicissitudes de la marine sous Louis XIV. — Préjugés contre la marine et les colonies sous Louis XV.

Dans une poésie sur *le Commerce*, couronnée en 1755 par l'Académie française, Lemierre a écrit ce vers, qui, mieux peut-être que *la Veuve du Malabar*, a sauvé son nom de l'oubli :

> Le trident de Neptune est le sceptre du monde.

Huit ans plus tard, la France perdait le « trident de Neptune », et elle parut sur le point de perdre aussi le « sceptre du monde ». Le vers fameux que son auteur ravi appelait le vers du siècle, c'est la traduction dans deux images concises de la parole que l'antiquité attribuait à Thémistocle et qui était bien à sa place sur les lèvres du vainqueur de Salamine : le peuple qui veut

dominer sur la terre doit commencer par dominer sur la mer.

Puisque cette vérité a été souvent méconnue dans l'histoire de la France, puisque son oubli est la cause essentielle, pour ne pas dire unique, de la décadence de notre marine depuis le traité d'Utrecht jusqu'au traité de Paris, il n'est pas hors de propos de rappeler par quelles vicissitudes elle est passée dans notre pays. Je ne remonterai pas plus loin que les premières années du XVII[e] siècle. On peut, sans doute, citer dans le passé de la France des événements d'histoire navale antérieurs à cette époque; en particulier, on est en droit de dire que la guerre de Cent ans, avec son cortège de maux et de hontes, eût été impossible si les premiers Valois avaient songé à se rendre maîtres de la Manche. Mais il est difficile d'avancer que la France ait été réellement une puissance maritime, digne de ce nom, ayant le sentiment du rôle qu'il impose, avant l'âge des Richelieu et des Colbert. L'exposé de ces idées générales aura le double avantage de résumer quelques grandes leçons du passé et de servir d'introduction à l'histoire de la marine militaire du règne de Louis XV.

Avant Richelieu qui traça, d'une main ferme et sûre, le programme de notre puissance navale, un autre homme d'Église, contemporain et ami de Henri IV, le cardinal d'Ossat, avait écrit ces lignes d'une admirable clairvoyance : « Et c'est un de mes anciens regrets, et un des plus notables et honteux manquements du premier royaume de la chrétienté, flanqué de deux mers et situé par la nature au plus beau et avantageux endroit de l'Europe pour faire et pour aider et empêcher toutes grandes entreprises, tant par mer que par terre ; c'est, dis-je, un de mes anciens regrets de voir que ce royaume se manque à lui-même. »

D'Ossat ne fait que constater un fait géographique qui a été maintes fois relevé en faveur de la France maritime, cette position de notre pays à cheval sur la Méditerranée et sur l'Océan. Que cette situation ait des avantages ; que ce soit une bonne fortune d'avoir une large fenêtre sur la mer qui fut jusqu'au XVIe siècle le centre à peu près unique de l'activité commerciale, et qui, depuis le percement de l'isthme de Suez, est destinée certainement à être une route très disputée dans les guerres maritimes de l'avenir ; que ce soit une autre bonne fortune de regarder sur l'océan qui, depuis les voyages de Christophe Colomb et surtout depuis l'émancipation des deux Amériques, commande les plus grandes routes commerciales du monde et qui fut le champ clos où tant de fois se mesurèrent les Espagnols, les Français, les Anglais et les Hollandais ; qu'il soit nécessaire par suite, et d'une nécessité inéluctable, d'avoir des ports et des escadres et sur la Méditerranée et sur l'Océan, ou, comme disaient nos pères, au Levant et au Ponant : cela paraît trop évident pour qu'il y ait à y insister.

Ce qu'on oublie trop souvent d'ajouter, c'est que ces avantages ne sont pas sans de grands inconvénients, comme la dispersion de nos forces navales et la difficulté de leur concentration. Pendant deux siècles continus, au XVIe et au XVIIe, nos rois eurent à lutter contre l'Espagne. Vers l'époque où finissait la rivalité franco-espagnole, c'était la rivalité franco-anglaise qui commençait, et les Anglais s'établissaient à Gibraltar et à Minorque. De telle sorte que la porte unique par laquelle nos escadres du Ponant et du Levant peuvent se donner la main s'est trouvée de tout temps en la possession de nos ennemis et de nos rivaux. Puis, que la route est longue et qu'elle a été parfois périlleuse entre Toulon et Brest ! Le XVIIIe siècle fournit maint exemple des difficultés de cette circumnavi-

gation, quand il s'est agi de ce projet, toujours tenté, jamais réalisé, d'une descente en Angleterre; sous Louis XIV, le glorieux désastre de la Hougue n'a pas d'autre cause. Mais, si la France n'a pas l'avantage des Iles Britanniques dont toutes les mers se touchent et forment une ceinture continue, il n'est pas moins certain que le cardinal d'Ossat avait raison de s'indigner qu'on eût encore si peu compris les destinées maritimes de notre pays, et que le cardinal de Richelieu était en droit d'écrire quelques années plus tard : « Il semble que la nature ait voulu offrir l'empire de la mer à la France pour l'avantageuse situation de ses deux côtes, également pourvues d'excellents ports aux mers Océane et Méditerranée. »

Dans son *Testament politique*, Richelieu raconte que Antonio Perez, réfugié auprès de Henri IV, et voulant payer à celui-ci la généreuse hospitalité qu'il en avait reçue, lui « donna, en trois mots, trois conseils, qui ne sont pas de petite considération : *Roma*, *Consejo*, *Pielago*. » Laissant de côté les avantages de décisions prises après une enquête approfondie et impénétrable ou les bienfaits d'une paix religieuse loyalement observée, le cardinal se borne, dans le chapitre intitulé « De la Puissance sur la mer », à commenter le dernier mot du ministre espagnol. Je lui emprunte le passage suivant ; un lecteur non prévenu pourrait croire qu'il n'a pas été écrit il y a plus de deux siècles et demi, car il a été vérifié au cours de notre histoire par bien d'autres événements que ceux du règne de Henri IV ou de Louis XIII.

« Jamais un grand État ne doit être en état de recevoir une injure sans pouvoir en prendre revanche. Et partant, l'Angleterre étant située comme elle est, si la France n'était puissante en vaisseaux, elle [l'Angleterre] pourrait entreprendre à son préjudice ce que bon lui semblerait sans crainte du retour. Elle pourrait empêcher nos

pêches, troubler notre commerce, et faire, en gardant l'embouchure de nos grandes rivières, payer tel bon droit que bon lui semblerait, aux marchands. Elle pourrait descendre impunément dans nos îles et même dans nos côtes. Enfin, la situation du pays natal de cette nation orgueilleuse lui ôtant tout lieu de craindre les plus grandes puissances de la terre, l'ancienne envie qu'elle a contre ce royaume lui donnerait apparemment lieu de tout oser, lorsque notre faiblesse nous ôterait tout moyen de rien entreprendre à son préjudice. »

Peu après le début de son ministère, lors de cette assemblée des notables de 1626 qui fut pour lui le moyen de faire connaître à la partie la plus éclairée de la nation les grandes lignes de l'œuvre qu'il projetait, Richelieu, qui voulait secouer la torpeur de la nation, n'avait pas manqué de faire rappeler par le garde des sceaux notre infériorité maritime. « Nos voisins, disait Michel de Marillac, vous ôtent la pêche des molues aux Terres-Neuves (on voit que l'interminable débat entre la France et l'Angleterre sur la pêche à Terre-Neuve est bien antérieur au traité d'Utrecht) ; et, par l'aide de plusieurs de nos voisins, on a déjà retranché de beaucoup la pêche des harengs; on vous a ôté celle des baleines en Spilsbergue, et peu à peu ce qui reste à la France se perdra si nous demeurons davantage en cet endormissement. En quoi nous sommes d'autant plus blâmables que nous avons dans le royaume toutes les commodités nécessaires pour nous rendre forts sur mer. » C'est encore à cette assemblée de 1626 que fut prononcée cette phrase d'une concision lapidaire ; elle résume à merveille les deux parties essentielles du rôle de la marine : « On ne peut, sans la mer, ni profiter de la paix ni soutenir la guerre. »

A propos de l'intervention des Anglais dans la lutte entre Louis XIII et ses sujets de La Rochelle, le *Mercure*

françois, qui était certainement dans cette circonstance l'écho direct de la pensée du cardinal, publiait un long *Discours*, « pour montrer qu'il est expédient au roi, pour le bien et la sûreté de son État, de se rendre fort et puissant sur mer, sans avoir besoin du secours de ses voisins. » L'auteur anonyme, mais officiel, du *Discours* parle en patriote qui souffre de voir la France manquer à ses destinées maritimes. « Ce manquement, dit-il, ou cette faiblesse dessus l'Océan nous fait mal au cœur.... Dieu a logé la France au lieu le plus commode et avec les plus grands avantages de mer;... il lui a voulu donner pour main droite l'Océan et pour gauche la Méditerranée, et moyen par là de se servir puissamment de toutes les deux pour sa défense nécessaire et une juste offensive, étant provoquée.... »

Avec quarante vaisseaux dans les ports du Ponant, bien outillés, bien équipés, toujours en état de prendre la mer, avec un corps de trente galères toujours réuni à Marseille ou à Toulon, Richelieu affirmait à Sa Majesté qu'elle en aurait « suffisamment pour se garantir de toute injure et se faire craindre dans toutes les mers par ceux qui jusques à présent y ont méprisé ses forces. » Et il tint parole; car ce ne fut pas un vain titre pour lui que celui de grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce. La France maritime reconnaissante salue dans le cardinal-duc son créateur.

Ce que le grand cardinal avait entrevu avec une admirable netteté, ce qu'il avait commencé à exécuter du côté de la mer, — et cela au milieu des préoccupations des guerres continentales, — Colbert, venu vingt ans environ plus tard, le reprit, l'agrandit, le réalisa aussi bien dans les détails que dans l'ensemble. Le ministre de génie, à qui la France dut, en quelques années à peine, des arsenaux comme Dunkerque, Brest, Rochefort et Toulon ;

qui fit de la construction des navires une industrie nationale ; qui introduisit dans le recrutement des équipages la grande idée du devoir patriotique et les principes d'une administration régulière ; qui mit sur mer les escadres des Beaufort et des Du Quesne, et prépara celles des Château-Renault et des Tourville ; qui jeta les bases de l'admirable Ordonnance de 1689, introduisant l'ordre et la suite dans les idées là où avaient régné avant lui la fantaisie et l'incohérence ; ce ministre est resté sans contredit le plus grand administrateur dont la France maritime se glorifie.

Non seulement Colbert, qui se survécut sept ans à lui-même dans la personne d'un fils digne de recevoir son héritage, donna à la France la plus belle des marines alors connues, capable de tenir tête aux marines combinées de l'Angleterre et de la Hollande et de les vaincre; mais encore il comprit qu'une marine militaire, à laquelle ne correspond pas un développement parallèle du commerce maritime et de la pêche, qui n'a pas pour s'appuyer, au loin des côtes de la patrie, des comptoirs de commerce ou des postes militaires, en un mot des colonies, n'est qu'une marine de luxe, manquant de base, destinée tôt ou tard à disparaître. Le capitaine Mahan, de la marine des États-Unis, dans son livre récent et déjà classique sur l'*Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, a fait de ce grand Français un magnifique éloge ; c'est à propos de son œuvre qu'il compare la puissance maritime à une chaîne formée de trois anneaux, la marine militaire, le commerce maritime, les colonies [1]. Ce sont bien là les trois anneaux que Colbert forgea d'un vigoureux effort pendant tout son ministère ; en les soudant l'un à l'autre, il donna

1. P. 85 de la traduction française du capitaine de vaisseau E. Boisse ; Paris, 1899.

à la France cette suprématie maritime si ardemment souhaitée par Richelieu.

« La jalousie de Louvois, dit Saint-Simon, écrasa la marine. » Le conseiller de Louis XIV qui, d'accord avec le successeur de Seignelay, parlait de remplacer nos navires de guerre par des régiments chargés de défendre les côtes, avait, en effet, une singulière conception de nos intérêts maritimes ; dans sa passion aveugle pour l'armée de terre, il ne réfléchissait pas que le commerce extérieur et les colonies lui fournissaient les millions nécessaires à nos régiments des Pays-Bas ou d'Allemagne, et que sans une marine militaire, forte et respectée, il n'y a ni colonies ni commerce sur mer. Mais la jalousie de Louvois fut loin d'être la seule cause de cette décadence maritime, si douloureuse à constater après le prodigieux effort de Colbert et de Seignelay. La politique est la vraie coupable, elle qui, dans la seconde moitié du règne de Louis XIV, réduisit peu à peu la France au rôle presque exclusif de puissance continentale.

Louis XIV avait commis une grande faute en essayant de ruiner la Hollande, dont les flottes auraient pu se joindre aux siennes contre les flottes anglaises. La révolution de 1688, en portant sur le trône d'Angleterre le stathouder Guillaume d'Orange, fut la vengeance de nos ennemis et un coup terrible pour notre politique étrangère. Jusqu'alors l'habileté diplomatique du grand roi avait trouvé le moyen de conjurer les effets de l'orgueil et de la jalousie britanniques, qui provoquaient les inquiétudes patriotiques de Richelieu. Il avait su gagner à ses intérêts les Stuarts restaurés en 1660; si bien que durant vingt-huit ans ou d'alliance intime ou de neutralité bienveillante, Charles II et Jacques II n'avaient pas paru s'apercevoir qu'une puissance maritime de premier ordre dominait à présent sur les mers où, quelques années à peine aupara-

vant, les flottes de Cromwell avaient régné en maîtresses. Mais à partir de 1688, sous la vigoureuse impulsion de Guillaume III, la Grande-Bretagne revint à sa politique traditionnelle pour n'en plus dévier jamais. C'était une nouvelle guerre de Cent ans ou de Cent vingt-cinq ans qui commençait : Château-Renault en tira le premier coup de canon dans la baie de Bantry et Wellington, le dernier sur le champ de bataille de Waterloo.

Le roi Très Chrétien releva d'abord le défi que lui jetait la fortune; l'enjeu de la lutte qui commençait était sur mer, puisque la mer seule pouvait lui ouvrir la route de Londres; ce fut sur mer qu'il essaya de triompher. Dans une campagne presque continue de dix ans, Du Quesne venait de lui donner la domination de la Méditerranée. Avec un ministre comme Seignelay et un amiral comme Tourville, il voulut conquérir aussi l'empire de la Manche. Après avoir triomphé sur mer des Espagnols et des Hollandais réunis, il s'agissait à présent de triompher sur mer des Anglais et des Hollandais réunis.

Ce fut une courte entreprise de quatre ans, vigoureusement commencée et conduite, mais tout à coup abandonnée sans raison vraiment sérieuse. On peut y voir en raccourci, dans le débarquement en Irlande, dans la brillante et en partie stérile victoire du cap Béveziers, dans les savantes manœuvres de la campagne du large, dans le projet de descente en Angleterre, brusquement interrompu par la bataille de la Hougue, la première application de ces tentatives contre l'Angleterre qui reviennent si souvent dans l'histoire du XVIIIe siècle. La bataille de la Hougue, dont nous avons tant de droits d'être fiers, ne fut pas la ruine de notre marine : certes non. Mais elle fut la ruine de notre politique maritime, ce qui fut pis. Louis XIV n'avait plus à ses côtés un Seignelay pour lui redire que Londres était le vrai objectif de notre politique ; les

constructions maritimes, les armements répétés des flottes de Brest et de Toulon avaient coûté très cher et n'avaient rien rapporté. On ne voulut pas voir que la cause de ces échecs était dans la maladresse d'un roi détrôné, qui fut lui-même, à Londonderry, à Drogheda, à Saint-Vast, le mauvais génie de sa propre cause, ou encore dans la dispersion imprudente de nos forces militaires, occupées de tous les côtés à la fois, sur mer, aux Pays-Bas, sur le Rhin, en Piémont, en Catalogne. La marine n'avait pas réussi; la marine fut délaissée, en attendant le jour où elle fut sacrifiée; on ne tint plus compte du rôle qu'elle devait jouer dans la politique générale d'un pays comme la France. En ce sens, la bataille de la Hougue eut des conséquences vraiment désastreuses.

La grande guerre était finie, elle cédait la place à la guerre de courses. L'audace des Jean Bart, des Forbin, des Pointis, des Nesmond, des Cassard, des Ducasse, des Duguay-Trouin devait certes, jusqu'à la fin du règne, infliger à l'ennemi des pertes cruelles; mais elle ne put jamais l'atteindre dans ses œuvres vives, elle ne put même pas toujours mettre nos côtes à l'abri des insultes des Anglais. Car le temps était arrivé où les dangers maritimes dont le patriotisme de Richelieu s'était alarmé n'étaient plus des chimères. Faut-il rappeler, dans l'espace de trois ans à peine, la tentative de bombardement de Saint-Malo en 1693, la tentative de débarquement à Camaret en 1694, le bombardement avec la destruction totale de Dieppe en 1695, les bombardements vers la même époque du Havre et de Calais ? Versailles était trop loin de la mer pour qu'on y fît attention à ces épisodes douloureux. On n'y avait des yeux que pour les trophées que le Tapissier de Notre-Dame ramassait à Fleurus et à Steinkerque, ou pour les victoires de Catinat en Piémont. Aussi, quand il s'agit de traiter, Louis XIV dut reconnaître comme roi de la

Grande-Bretagne l'usurpateur de 1688. Ce jour-là la mer triomphait de la terre, la Grande-Bretagne de la France, parce que nous avions commis la grande faute de ne pas laisser la guerre sur le théâtre même où les conditions géographiques de notre pays l'avaient d'abord placée.

Enfin, en 1700, s'ouvrait la succession d'Espagne ; elle ne fut que trop, suivant le mot classique, le « pivot » de la politique de Louis XIV : pour elle il avait, depuis quarante ans, échafaudé bien des combinaisons, préparé bien des traités de partage ; pour elle il venait de faire, à Turin et à Ryswick, des sacrifices qui n'étaient pas tous nécessaires. Or cette succession si enviée, que la fortune faisait tomber tout entière entre les mains de son petit-fils, Philippe d'Anjou, se composait de morceaux dispersés, qui, à l'exception d'un seul, purement continental, le Milanais, tiraient de la mer une grande part de leur importance politique et de leurs richesses, ou qui ne pouvaient être en relations mutuelles que par la mer : ainsi le royaume de Naples, la Sicile, la Sardaigne, les Baléares, l'Espagne, les Pays-Bas, les Canaries, les Philippines, la majeure partie des Antilles et des deux Amériques. Étant donnée cette situation avant tout maritime de l'héritage espagnol, pouvait-on imaginer que Louis XIV irait chercher la consécration des droits de son petit-fils sur les champs de bataille du Brabant, de la Flandre, de la Bavière, du Milanais et de la Castille ? C'est pourtant la faute qui fut commise et qui, pour le malheur de la France épuisée, se prolongea pendant douze ans. Cette faute était devenue comme nécessaire, depuis que Louis XIV, oublieux des premières années de son règne et de ses plus belles gloires, avait sacrifié de parti pris la marine à l'armée de terre. Si un Château-Renault n'avait pas essayé dans la baie de Vigo de sauver les galions de la flotte espagnole, si un comte de Toulouse n'avait pas livré la

bataille de Velez-Malaga, si un Duguay-Trouin n'avait pas traversé tout l'Atlantique avec une escadre de corsaires pour enlever et mettre à rançon Rio-Janeiro, on aurait pu croire que la marine n'existait plus dans la patrie des Colbert et des Seignelay, des Du Quesne et des Tourville.

Cependant, tandis que la coalition européenne nous chassait tour à tour de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas, entamait même nos frontières et se voyait déjà sur la route de Paris si l'épée victorieuse de Villars ne l'avait pas arrêtée à Denain, la mer appartenait sans conteste à nos ennemis. Les Anglais prenaient à revers l'empire des Bourbons; un siècle à l'avance, c'était la tactique qui devait leur réussir contre l'empire de Napoléon. Ils débarquent en Portugal et, en remontant la vallée du Tage, ils essaient de s'ouvrir la route de Madrid; là du moins, Berwick leur barre la route à Almanza. Mais ils se jettent sur Gibraltar, qui passait pour imprenable et qui le fut en effet, depuis cette année 1704; ils se jettent sur Minorque et sur son havre excellent, Port-Mahon; ils débarquent à Barcelone les troupes de l'archiduc Charles, l'ennemi de Philippe V; ils tentent une descente sur les côtes du Languedoc; ils bloquent et bombardent Toulon.

Comment s'empêcher de penser encore au *Testament* de Richelieu, quand on voit les insultes des Anglais sur les côtes de France commencer à partir du jour où Louis XIV avait fermé les yeux aux intérêts maritimes du royaume, et ne plus s'arrêter jusqu'à la paix d'Utrecht ? Que cette faute nous coûta cher ! Sans doute l'orgueil dynastique du grand roi fut satisfait : son petit-fils avait obtenu la couronne d'Espagne, mais à quel prix et pour lui et pour nous ! L'héritage espagnol réduit à la péninsule, Dunkerque démoli, les clefs du Canada et celles de la Méditerranée livrées aux Anglais : telle fut la triste fin d'un règne où la marine avait été pendant vingt-cinq ans un élément si

fécond de notre grandeur politique, où elle ne demandait qu'à le rester, et où elle avait fini par être vouée à un abandon à peu près complet.

On verra aux chapitres suivants dans quelle décadence agonisait notre marine vers 1715, et combien la politique de la Régence et du ministère de Fleury fut plus coupable que la politique de la seconde partie du règne de Louis XIV. Celle-ci pécha par une erreur d'optique, que certaines conditions de la politique continentale peuvent faire comprendre jusqu'à un certain point; mais que dire de celle-là qui, volontairement, sciemment, délibérément, poussa le mépris de nos intérêts nationaux jusqu'à sacrifier, de gaieté de cœur, nos ports, nos navires, notre organisation maritime, pour gagner les bonnes grâces de nos pires ennemis, devenus tout à coup nos meilleurs amis ? Que peut-on imaginer de plus antipatriotique et de plus malheureux ? Cependant ce mensonge d'une amitié franco-anglaise, conclue dès le lendemain du traité d'Utrecht et à de pareilles conditions, ne pouvait pas durer longtemps. La politique imagine parfois des combinaisons contre lesquelles le sentiment national et l'intérêt national finissent par se révolter. Vingt-cinq ans environ plus tard, la France et l'Angleterre, que tant de querelles mettaient aux prises dans les mers de l'Europe et aux colonies, recommençaient la lutte, l'une pour sa revanche, l'autre pour sa suprématie définitive.

Mais les leçons de l'histoire sont lettre morte pour ceux qui s'obstinent à ne pas comprendre. Le gouvernement de Louis XV n'avait plus cependant à compter avec la question de l'héritage espagnol et ses complications continentales. Alors il imagina de chercher en Bohême, en Thuringe ou en Saxe la solution du conflit avec l'Angleterre. Pendant sept ans il fit le jeu de Frédéric II contre Marie-Thérèse; puis, pendant sept autres années il fit le jeu de

Marie-Thérèse contre Frédéric II : c'est ce qui, dans l'un et dans l'autre cas d'ailleurs, s'appelle travailler pour le roi de Prusse. Frédéric II parlait un jour de ces batailles que nous livrions sur les bords de la Moldau ou du Mein, alors que nos vrais ennemis étaient sur les bords de la Tamise, de l'Hudson ou du Godavéry, et il disait : « C'est comme si on les avait livrées sur les bords du Scamandre. » Que de vérité dans ce mot d'une amère ironie ! Jusqu'à Choiseul et jusqu'à Louis XVI, ce fut un peu le caractère de toute l'histoire de la France au XVIIIe siècle, de se passer sur les bords du ruisseau qui coulait près de l'ancienne Troie.

Même dans ces jours d'aveuglement politique, notre marine a une histoire. On la verra à l'œuvre ; on verra que ni ses ministres ni ses amiraux n'ont été les personnages frivoles, incapables, insouciants, que l'histoire conventionnelle a pris l'habitude de représenter. On verra, par l'exposé de nombreux projets de descente en Angleterre, encore inédits pour la plupart, avec quelle persévérance les hommes du métier songeaient à la question anglaise. Mais on verra aussi qu'il y a dans ce passé, illustré de tant d'actions d'éclat et riche de tant de combinaisons militaires, je ne sais quoi d'irritant et de décourageant : c'est de savoir que tous ces efforts individuels pour faire de la France une puissance militaire et coloniale se heurtèrent pendant si longtemps au mauvais vouloir ou à l'indifférence de ceux qui avaient la direction générale de la politique.

En 1752, au moment où Dupleix, réduit cependant à ses seules forces, était en train de fonder au Dekhan et au Bengale un empire franco-indien, un commissaire du roi près la compagnie des Indes, fidèle écho des idées de Versailles, écrivait : « On ne veut pas se rendre une puissance politique dans l'Inde; on ne veut que quelques établisse-

ments, en petit nombre, pour aider et protéger le commerce : point de victoires, point de conquêtes, beaucoup de marchandises et quelque augmentation de dividende [1], » comme si l'on pouvait avoir beaucoup de marchandises et quelque augmentation de dividende sans conquêtes et sans victoires, et comme si des victoires dans l'Hindoustan étaient possibles sans une forte marine. L'Inde, comme on l'a dit avec raison, est un don de la puissance navale [2]. Malgré Clive et Waren Hastings, l'Angleterre n'aurait jamais été maîtresse de l'Hindoustan, si elle n'avait commencé par être maîtresse de la mer. Car, si les colonies sont nécessaires à une marine, une puissante marine est encore plus nécessaire aux colonies. Mais comment faire comprendre ces vérités à Berryer, ministre de la marine? Bougainville était venu lui demander, de la part de l'héroïque Montcalm, les vaisseaux qui pouvaient encore sauver le Canada aux abois. « Monsieur, lui répondit le ministre, quand la maison brûle, on ne s'occupe pas des écuries. »

Les Français qui conduisaient l'opinion publique partageaient ou encourageaient les idées des gouvernants et entretenaient dans le public les mêmes préjugés contre la marine et les colonies. « Les princes, selon Montesquieu, ne doivent pas songer à peupler de grands pays par les colonies ; l'effet des colonies est d'affaiblir le pays d'où on les tire, sans peupler ceux où on les envoie. »

Ce prétendu axiome, démenti par toute notre histoire, que le Français n'a pas le génie colonisateur, ou cet autre, que les entreprises coloniales sont des folies, on en trou-

1. Lettre d'Ét. de Silhouette, du 13 septembre 1752 : Dorbaud du Plan, *Histoire de la Compagnie française des Indes*, *R. M. C.*, t. CI, p. 546.

2. Expression d'un officier anglais, Eardley-Wilmot : *R. M. C.*, t. CXI, p. 132.

verrait les germes dans maints passages de Voltaire. « Vous connaissez l'Angleterre, demande un personnage de *Candide;* y est-on aussi fou qu'en France ? — C'est une autre espèce de folie, dit Martin. Vous savez que ces deux nations sont en guerre pour quelques arpents de neige vers le Canada, et qu'elles dépensent pour cette belle guerre beaucoup plus que tout le Canada ne vaut. De vous dire précisément s'il y a plus de gens à lier dans un pays que dans un autre, c'est ce que mes faibles lumières ne me permettent pas. » Le 6 septembre 1762, Voltaire écrivait au comte de Choiseul : « ... J'entends la voix de beaucoup d'étrangers : tous disent qu'on doit vous bénir si vous faites la paix, à quelque prix que ce soit. Permettez-moi donc, Monseigneur, de vous en faire mon compliment. Je suis comme le public, j'aime beaucoup mieux la paix que le Canada, et je crois que la France peut être heureuse sans Québec. Vous nous donnez précisément ce dont nous avons besoin. Nous vous devons des actions de grâces.... »

Il faut ajouter que le mépris de Voltaire pour le Canada était fait en partie de ses préférences pour la Louisiane [1]. En réalité, il nous tenait pour incapables de rien fonder au delà des mers. Fonder une colonie, écrit-il à un intendant de Sainte-Lucie, « ce n'est pas où les Français réussissent le mieux. Nous aurons toujours cent filles d'opéra contre une Didon [2]. » Ce n'est pas comme « nos ennemis les Anglais, qui entendent mieux la marine et le commerce que messieurs les Parisiens [3]. »

Mais ces Parisiens ou ces Français, qui entendent si mal la marine et le commerce, sait-on ce qu'ils avaient fait

1. Voir sa lettre à Tronchin du 5 mai 1758 et sa lettre à d'Argental du 1er novembre 1760.
2. A Chardon, lettre du 2 février 1767.
3. A Tronchin, lettre du 5 mai 1758.

au Canada et aux Antilles, à une époque où l'on semblait ignorer l'existence de ces colonies? Le Canada avait, en 1688, 11 000 habitants; en 1721, 25 000; en 1759, 54 000. C'était peu encore pour peupler les immensités du Saint-Laurent et des Grands Lacs; mais quelle merveilleuse vitalité de cette population dont le nombre quintuple en deux tiers de siècle ! A la Martinique, à la Guadeloupe, à Saint-Domingue, de 1701 à 1754, c'est un accroissement de 64 000 blancs et de 296 000 noirs, et une population totale de 414 000 habitants contre 245 000 dans les Antilles anglaises [1].

Que signifient les chiffres pour ceux qui volontairement se mettent un bandeau sur les yeux ? Nos colonies ont été prises, notre marine a été vaincue. Quoi d'étonnant, si l'on n'a rien fait pour sauver nos colonies et faire triompher notre marine ! Peu importe : colonies et marine sont enveloppées dans la même réprobation ; elles ne sont pas plus faites pour les Français que les Français pour elles. Il y a intérêt à citer encore Voltaire, puisqu'il était le représentant le plus illustre de l'opinion qui passait pour éclairée. Dans le *Précis du Siècle de Louis XV* [2], nos désastres maritimes de la guerre de Sept ans lui inspirent cette réflexion : « Jamais les Anglais n'ont eu tant de supériorité sur mer ; mais ils en eurent sur les Français dans tous les temps.... Quelle est la raison de cette supériorité continuelle? N'est-ce pas que les Anglais ont un besoin essentiel de la mer, dont les Français peuvent à toute force se passer, et que les nations réussissent toujours, comme on l'a déjà dit [3], dans les choses qui leur sont absolument nécessaires?... » Voici enfin un mot cruel de

1. Chiffres empruntés aux statistiques officielles publiées par L. Deschamps, *Histoire de la question coloniale en France*, p. 234-235.
2. Chapitre xxxv.
3. Dans son *Panégyrique de Louis XV* (1748).

sa correspondance [1] : « On a bien raison de dire de la France :

Non illi imperium pelagi. »

Qu'on mesure à présent toute la profondeur de l'évolution qui s'était opérée en un siècle et demi dans les esprits : d'une part, Richelieu, qui écrit pour « représenter l'intérêt que le roi a d'être puissant sur la mer » ; d'autre part, Voltaire, qui refuse à la France d'autre ambition que d'être une puissance continentale et qui affirme que l'empire de la mer n'est point pour elle.

L'écrivain qui faisait à la France l'application malencontreuse d'un vers de l'*Énéide* ne vécut pas assez longtemps pour voir à quel point il s'était trompé. Quel démenti la guerre d'Amérique ne devait-elle pas donner bientôt à cette affirmation irréfléchie ! Chaque fois que la France a voulu s'occuper sérieusement des choses de la mer, elle a été capable sinon d'enlever toujours à ses rivaux le « trident de Neptune », du moins de le leur disputer et de les obliger à en partager la possession avec elle. Mais on compte les fois dans son histoire où elle a su se garder de l'obsession exclusive des questions continentales, où elle a su comprendre que, même pour des questions qui paraissent purement continentales, la solution se trouve bien souvent dans la possession de la Méditerranée ou de l'Océan.

En exposant ces idées générales, on a voulu donner à l'avance l'explication de nos revers et de nos succès sur mer au cours du XVIII[e] siècle. Deux textes inédits, du milieu du règne de Louis XV, peuvent servir ici de conclusion.

« Lorsqu'on a dit que la France ne devait pas être une

1. A Chardon, 5 avril 1767.

puissance maritime, — est-ce que cette hérésie n'a pas encore reparu de nos jours? — on connaissait bien peu l'influence que la mer a sur la terre; il faut qu'elle le devienne, puisque c'est sur mer qu'on l'outrage. Et il faut renoncer à être longtemps respecté sur terre si on ne se met pas en état de donner la loi par mer [1].... » Cette citation est empruntée à un mémoire anonyme, écrit vers 1750 : *Moyens proposés pour agir le plus offensivement possible contre les Anglais et pour ranimer en France le goût pour la marine.*

Voici encore la même idée sous une autre forme : « Le bien de la marine ne doit pas être perdu un moment de vue, sans quoi c'est jouer le sort et les avantages du royaume. » Cette phrase se trouve dans une lettre que le maréchal de Conflans écrivait au duc d'Aiguillon le 27 septembre 1757 [2]. C'était deux ans avant la bataille qui devait rendre tristement célèbre le nom du maréchal. S'il fut un mauvais manœuvrier dans les parages de Belle-Isle, du moins disait-il pleinement la vérité dans cette lettre privée ; et n'aurait-il pas été en droit de faire remonter une partie de la responsabilité de son désastre au gouvernement imprévoyant qui, au lieu de s'occuper du « bien de la marine », avait trop souvent regardé vers « les bords du Scamandre » ?

1. A. M., B4 300, fol. 51.
2. A. M., B4 74, fol. 104.

CHAPITRE II

INSTITUTION DU CONSEIL DE LA MARINE

État de la marine en 1715. — Disgrâce de Jérôme de Pontchartrain. — Composition du Conseil de la Marine.

Il ne semble pas que l'on puisse juger de deux manières la régence de Philippe II, duc d'Orléans. Banqueroute financière, banqueroute morale, banqueroute politique, c'est sous les auspices de cette triple faillite nationale que s'ouvrit le règne de l'arrière-petit-fils de Louis le Grand : triste école pour former un prince absolu au sentiment de ses devoirs comme homme et comme roi. Mais, sans songer à plaider les circonstances atténuantes pour une époque qui n'en mérite pas, il faut du moins constater que la succession transmise par Louis XIV à Louis XV, ou plutôt au Régent, était singulièrement lourde et obérée. La justice veut qu'avant d'exposer tout le mal que la Régence fit à notre marine militaire, on constate d'abord l'état dans lequel se trouvaient nos escadres, nos ports, nos équipages vers l'année 1715.

Il est difficile d'exprimer par un chiffre précis la valeur de notre effectif naval à cette époque. Les statistiques ne concordent guère : l'une indique — pour 1712 — quatre-

vingt-seize vaisseaux, de 44 à 110 canons, plus vingt-neuf autres bâtiments de nature diverse, soit en tout cent vingt-cinq unités navales [1]; une autre parle — pour 1715 même — de quarante vaisseaux en tout [2]. Ce second chiffre peut être trop faible, mais le premier est certainement trop fort, car il est trop voisin du chiffre officiel de cent cinq vaisseaux de ligne et vingt-quatre vaisseaux de cinquième rang, sans parler de divers bâtiments secondaires et de quarante galères [3], qui représente l'effectif de l'armée navale de la France en 1690, sous le ministère de Seignelay, à l'époque de sa plus grande splendeur. Il faut ajouter, à propos de ce matériel naval comme de bien des choses, que les chiffres n'ont de sens que si l'on peut se rendre compte en même temps de la valeur intrinsèque des objets qu'ils représentent : cent vingt-cinq bâtiments peuvent être cent vingt-cinq non-valeurs, et quarante bâtiments peuvent composer des escadres de premier ordre.

Or, dans la flotte royale de la fin du grand règne, la quantité n'était certainement pas compensée par la qualité. On peut le deviner avec le système d'abandon progressif qui fut, sous le ministère des deux Pontchartrain, le caractère de notre administration maritime et qui est attesté par les chiffres de jour en jour décroissants des états financiers de la Marine. En réalité, tous les faits que l'on peut citer dans l'histoire de nos escadres vers 1715 confirment la vérité générale de la triste peinture que le maréchal de Villars, gouverneur de la Provence, faisait

1. Blanchard, *Répertoire général des lois, décrets.... sur la marine*, p. 696.
2. [Bajot,] *Revue de la marine française*, tableau à la fin du volume.
3. [D. Neuville,] *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 600 et suiv.

en 1716 des ports de cette province et qu'il rapporte dans les lignes suivantes de ses *Mémoires* [1] :

« Le maréchal de Villars employait les jours qu'il avait de libres à aller voir Toulon, la principauté de Martigues,... et quelques villes de Provence où le besoin de sa présence et la curiosité le conduisaient. Il vit avec douleur la destruction de cette redoutable marine qui avait triomphé des puissances maritimes unies, c'est-à-dire de l'Angleterre et de la Hollande. En effet, il trouva à Toulon près de trente vaisseaux entièrement abandonnés, citadelles flottantes dont quelques-unes portaient cent vingt pièces de canon, et qui auparavant allaient porter la gloire du roi, celle de la nation et la terreur de nos armes jusqu'aux extrémités de la terre. L'état des galères à Marseille était également déplorable : il y en avait quarante dans ce port dont aucune ne pouvait mettre à la mer, quoiqu'elles eussent le même nombre de troupes et de forçats. Le maréchal de Villars fut sensiblement touché à ce spectacle, et l'on ne pouvait guère s'intéresser à la gloire du nom français, qu'il avait si heureusement rétablie, sans ressentir le malheur de voir la nation forcée pour longtemps de renoncer à triompher sur la mer comme sur la terre. »

Voltaire ne s'abandonnait donc pas à un mensonge de poète quand il écrivait dans la *Henriade*, précisément à l'époque de la Régence :

> L'Océan se demande, en ses grottes profondes,
> Où sont tes pavillons qui flottaient sur ses ondes.

Que faire de ces vaisseaux qui pourrissaient à Toulon ? Un moment on songea à les vendre pour en tirer un der-

1. Édition du marquis DE VOGÜÉ (Société de l'histoire de France), t. IV, p. 84-85.

nier parti et se procurer quelques maigres ressources. La Régence faillit offrir ce spectacle à l'Europe, de la marine du grand roi mise à l'encan. Il y eut, en effet, des pourparlers pour vendre au pape quatre vaisseaux, que le Saint-Siège entendait prêter à Venise, une fois de plus en guerre avec les Turcs. Il y en eut aussi, pour le même objet, avec la république de Gênes : que durent en penser les ombres de Seignelay et de Du Quesne ? Ces marchés, d'ailleurs, n'aboutirent pas, pour des raisons qu'on ignore; mais ce ne fut certainement pas à cause d'un sentiment de révolte patriotique à l'idée de vendre notre matériel de guerre à des puissances secondaires, car on regretta plus tard, paraît-il, que le marché n'ait pas été conclu [1].

Quoi de plus tristement éloquent sur l'affreuse misère dans laquelle se mouraient les officiers, les équipages et les vaisseaux, que ces dépêches officielles, envoyées de Brest ou de Toulon au Conseil de Régence ou au Conseil de Marine quelques jours après la mort de Louis XIV !

« Il représente — c'est la dépêche d'un intendant de la marine à Brest, en date du 18 septembre 1715 — que le corps de la marine à Brest n'a plus aucune ressource pour subsister et que les officiers attendent avec impatience les secours qui leur ont été promis. » En marge du registre où est retranscrite cette dépêche, on trouve cette réponse, que l'on peut lire, à peu près toujours la même, presque à chaque page : « Décision du Conseil de Régence : Son Altesse Royale a destiné des fonds pour les dépenses de la marine et les fera délivrer le plus promptement qu'il sera possible [2]. »

Du port de Toulon, du 15 septembre : « Les gardiens, canonniers et apprentis canonniers n'ont rien reçu de

1. V. Brun, *Guerres maritimes de la France*, t. I, p. 154-155.
2. A. M., B¹ 1, fol. 8.

cette année; quelques-uns sont morts de faim et de misère; les officiers des deux espèces [l'épée et la plume] sont à peu près dans le même cas. » En marge : « Le Conseil estime qu'il est nécessaire de leur envoyer au plus tôt de l'argent, ce service étant très pressé. Son Altesse Royale y pourvoira le plus promptement qu'il se pourra. »

Du même lieu, à la même date, voici une dépêche qui, par un détail d'habillement, permet de sonder la profondeur de cette misère : « Les officiers de son département [Toulon] sont dans une si grande misère qu'il ne croit pas, dit l'intendant, que la plupart puissent prendre le deuil [du feu roi]. Il serait juste de les soulager le plus promptement qu'il sera possible. » En marge: « Le Conseil ne peut que représenter l'extrême besoin de fonds. Mgr le duc d'Orléans a ordonné des fonds qui seront remis incessamment [1]. »

Continuons l'exposé de ces tristesses. Le bailli de Bellefontaine écrit de Toulon, le 6 octobre : « Il ne peut trop représenter la misère des officiers et l'état fâcheux des vaisseaux, dont on a beaucoup de peine d'en tenir plusieurs à flot; ils dépérissent de manière qu'il sera impossible de les radouber, et s'il faut attendre l'arrangement des Conseils pour envoyer des fonds, ces vaisseaux seront absolument perdus. » Je passe la réponse.

Du chevalier de Vatan, capitaine de la compagnie des gardes, c'est-à-dire des élèves-officiers, de Toulon : « La misère des gardes est si grande que quelques-uns ne vont point aux salles faute de souliers et ne vivent que de charité. Il n'ose les mettre en prison, n'ayant pas de quoi s'y nourrir. Cependant cette tolérance est préjudiciable au service et à la discipline qu'il doit leur faire observer; cette troupe est la seule — je ne crois pas que cette affir-

1. A. M., B[1] 1, fol. 296.

mation soit exacte — qui ne touche point de prêt depuis plusieurs années. Il serait juste de leur faire donner trois mois. » La réponse ne varie pas : « Le Conseil y pourvoira le plus tôt qu'il se pourra [1]. »

Même détresse chez les professeurs, avec des détails qui seraient comiques s'ils n'étaient point aussi tristes : « Le maître d'hydrographie, écrit le commandant des gardes à Rochefort, n'a plus de sphère, plus de compas ni de cartes.... Le maître d'escrime n'a plus que deux fleurets et point de sandales.... » C'est probablement à cause de cette misère que le Conseil de Marine autorisait, en 1716, le mariage d'un garde de Toulon avec une « vieille veuve » (*sic*), âgée de soixante-huit ans. Le commandant de la compagnie avait écrit à ce sujet : « La vieille veuve offre de faire au garde une donation de tout son bien, qui est au moins de vingt mille livres, qui est une espèce de fortune pour ce jeune homme dans la mauvaise situation de ses affaires [2]. » Mais des expédients de cette nature n'étaient ni à la portée ni au goût de tout le monde. Aussi les officiers continuaient à mourir de faim en attendant l'arriéré de leur solde. L'intendant Vauvré, membre du Conseil de Marine, écrivait à l'administrateur du port de Toulon : « Un de mes étonnements est de voir la constance des officiers de tous rangs et comme ils peuvent subsister. Mgr le comte de Toulouse, M. le maréchal d'Estrées et nous, ne cessons de représenter leur malheureuse situation ; mais quelque pitié qu'elle fasse à M. le duc d'Orléans, nous voyons qu'il est dans l'impossibilité d'y remédier [3]. »

Dans un mémoire de 1710, Fénelon avait fait de la situation de la France une effrayante peinture : « C'est une vie de bohêmes et non pas de gens qui gouvernent. Il paraît

1. A. M., B¹ 1, fol. 322, 325.
2. *Histoire de l'École navale...*, par un ancien officier, p. 74, 83.
3. BRUN, *Guerres maritimes...*, t. I, p. 152.

une banqueroute universelle de la nation. » Dans sa fameuse lettre à Louis XIV, écrite environ quinze ans plus tôt, il disait déjà : « La France entière n'est plus qu'un grand hôpital désolé et sans provisions. » Hôpital ou cimetière, c'est l'image qui vient à l'esprit, quand on se rend compte, documents en main, de cette prodigieuse misère des hommes et des choses dans la marine française à la fin du règne de Louis XIV.

A qui faire remonter la responsabilité d'une situation si triste? Les *Mémoires* de Saint-Simon rapportent, — avec cette abondance de détails et cette satisfaction débordante que l'on trouve dans ces pages quand il s'agit de personnages dont le terrible annaliste a fait ses victimes, — que le 1er octobre 1715 et le lendemain il y eut deux séances au Conseil de Régence, en présence du secrétaire d'État de la marine Jérôme de Pontchartrain, pour examiner la situation de son département. Le maréchal d'Estrées lut le premier un mémoire où l'administration de Pontchartrain était prise à partie ; puis le comte de Toulouse en lut un autre, « le plus amer, le plus cruel qui fut jamais »; l'amiral de France y montrait « que de propos délibéré, il — Pontchartrain, qui assistait à la lecture de ces actes d'accusation — avait ruiné la marine, et très nettement qu'il ne s'y était rien moins que ruiné lui-même. »

L'accusé ne pouvait rester sous le coup de ces imputations. Il composa, lui aussi, un mémoire sur son administration; évitant les personnalités et la discussion des menus détails, il s'efforçait d'y présenter les choses sous un tout autre jour et de plaider sa cause, surtout, semble-t-il, en vue de la postérité. Voici quelques passages de ce plaidoyer inédit, conservé aux Archives de la Marine [1] :

1. G 127, fol. 4-9.

« A considérer la marine et les galères de France dans l'état où elles sont aujourd'hui par rapport à celui auquel elles étaient en 1690, lors de la mort de M. de Seignelay, et celui auquel elles se trouvaient en 1699 lorsque mon père fut fait chancelier de France, il n'y a personne qui ne me condamne d'avoir laissé périr entre mes mains à ce point deux corps aussi respectables, et les personnes qui seraient les plus prévenues en ma faveur ne pourraient me justifier de négligence si on en demeurait à l'extérieur; mais, quand on voudra bien considérer les malheurs arrivés à la marine pendant le temps que j'en ai été chargé, le défaut de fonds continuel, je me flatte que l'on sera encore plus étonné de voir qu'elles subsistent que de les voir déchues. » Le secrétaire d'État impute avant tout cette décadence aux expédients financiers auxquels il fut réduit, par le refus des contrôleurs généraux de lui venir en aide ; il explique à quelles combinaisons désastreuses il se trouva acculé, et en concluant il rappelle « toute la peine et tout le travail qu'il a fallu se donner pour soutenir pendant quinze années entières — quoique mal — toutes les parties d'un service tel que celui-là, sans argent, sans secours et avec toutes les contradictions imaginables de toute part. »

Ces « contradictions » auxquelles fait allusion le ministre en disgrâce, c'est bien la vraie cause de la ruine de la marine; et par ce mot il faut entendre non pas les conflits de personnes, comme les contestations de Pontchartrain avec le comte de Toulouse, mais l'orientation purement continentale de la politique de Louis XIV dans les vingt dernières années de son règne. Il ne s'agissait pas d'ailleurs d'écouter la justification du ministre; il s'agissait de se débarrasser d'une personne dont la présence au Conseil de Régence était « insupportable » à toute une cabale; il fallait ne pas se laisser « salir par

cette araignée venimeuse que chacun souhaitait dehors ». Saint-Simon, qui parle ainsi, se chargea de l'affaire ; il proposa à son ami le Régent de demander à Pontchartrain la démission de sa charge de secrétaire d'État et de l'attribuer sur-le-champ, comme un moyen de gagner le grand-père, au jeune Maurepas, fils aîné de « l'araignée venimeuse » ; en attendant que Maurepas, qui n'avait que quinze ans, fût en âge de faire les fonctions de sa charge, on le ferait suppléer par son parent, le marquis de la Vrillière. L'expédient fut approuvé du Régent; le lendemain, 4 novembre, Saint-Simon avait amené le chancelier Pontchartrain à faire démissionner son fils, et la substitution des personnes était accomplie. Laissons Saint-Simon croire que « cette nouvelle répandit la joie dans Paris et après dans les provinces », quand on apprit le sort de « cet ex-bacha si rude et si superbe »; laissons-le s'applaudir « d'avoir perdu Pontchartrain et sauvé sa charge à son fils. » Voyons plutôt ce que le nouveau gouvernement décida pour la marine.

Dans ses conversations avec le Régent, qui forment comme un programme complet de réorganisation politique, Saint-Simon n'avait pas manqué de le presser « de songer, autant que les finances le pourraient porter, au rétablissement de la marine » ; il se rappelait avec douleur le temps où le feu roi avait disputé l'empire de la mer à l'Angleterre et à la Hollande réunies, avait remporté des succès et des victoires; maintenant, l'Angleterre couvrait les mers de ses vaisseaux et y donnait la loi à toutes les autres puissances. Les moyens de restauration qu'il proposait n'étaient d'ailleurs que des palliatifs impuissants, comme cela est arrivé plus d'une fois à cet écrivain admirable, si perspicace à voir le mal, si éloquent à le décrire, et souvent si chimérique dans les remèdes qu'il imaginait. Il parlait d'augmenter l'émulation dans la ma-

rine, d'augmenter pour elle le nombre des récompenses, de lui affecter, — ce qui n'eût été d'ailleurs qu'une œuvre d'administration bien entendue, — le gouvernement de tous les ports et de tous leurs états-majors. En attendant l'examen de ces questions de détail, on dota tout de suite l'administration de la marine de l'un de ces conseils que l'on regardait alors comme le remède souverain contre les abus de l'omnipotence ministérielle.

C'était, disait-on, une des idées du feu duc de Bourgogne, le père du jeune Louis XV, de mettre un terme à « la tyrannie que ces cinq rois de France [le contrôleur et les secrétaires d'État] exerçaient... sous le nom du roi véritable, » et de les précipiter de « l'insupportable hauteur où ils étaient montés. » A cet effet, une déclaration du 16 septembre 1715 portait établissement de sept conseils de gouvernement, non compris le Conseil de Régence; une ordonnance du 3 novembre organisait spécialement le Conseil de la Marine; quelques mois plus tard, le 11 juillet 1716, une nouvelle ordonnance formait le règlement définitif de ce conseil. Voici les points intéressants de cette charte administrative en trente articles [1].

Le Conseil de Marine se tiendra dans une des salles du palais du Louvre deux fois par semaine et même plus souvent, selon que la multiplicité des affaires l'exigera. — Il sera composé du comte de Toulouse, amiral de France ; du maréchal d'Estrées, président ; du maréchal de Tessé, du marquis de Coëtlogon, du marquis d'Asfeld, du comte de Champigny, des sieurs Renau, Ferrand, Bonrepaus, Vauvré, conseillers ; du sieur de La Chapelle, secrétaire. — Il sera chargé de tout ce qui concerne la marine du Levant et du Ponant, les galères, les consulats, les colo-

1. A. M., B[1] 7, fol. 24-32. Cette ordonnance ne figure pas dans le *Recueil des anciennes lois françaises* d'Isambert.

nies, pays et concessions des Indes orientales et occidentales et d'Afrique, les fortifications des places maritimes ci-après dénommées.... — Les affaires seront préparées par le comte de Toulouse d'accord avec le président, puis délibérées dans le Conseil et décidées à la pluralité des voix, la voix du comte de Toulouse étant prépondérante en cas de partage. — Le comte de Toulouse et le président rendront compte au Régent des affaires sur lesquelles il sera nécessaire de recevoir ses ordres.

La composition du Conseil, qui avait été arrêtée entre le duc d'Orléans et Saint-Simon, est la meilleure preuve que le haut personnel de la marine se composait encore, même en ces jours de détresse, d'hommes d'une réelle valeur.

Le comte de Toulouse, ce bâtard royal qui a trouvé grâce devant Saint-Simon, méritait, moins par sa fonction d'amiral de France que par les qualités réelles qu'il avait montrées à la bataille de Velez-Malaga, le titre de chef du Conseil ; il suivait avec intérêt et compétence les questions maritimes, il aimait à s'en entretenir avec le marquis de Villette, dont les *Mémoires* furent rédigés à son intention, ou avec le secrétaire de ses commandements, M. de Valincour, auteur de divers écrits sur la marine, dont on aura à parler plus loin ; de lui-même on a conservé un intéressant *Mémoire sur la marine*, de 1724, qui est à l'honneur de son sens politique et de ses qualités d'administrateur.

Victor-Marie d'Estrées, le second amiral et maréchal de ce nom, avait été chargé, en 1692, du commandement de la flotte de Toulon, qui devait rejoindre Tourville pour la descente en Angleterre; il avait eu, avec le comte de Toulouse, une part glorieuse à la journée de Malaga ; « homme droit, d'honneur, sachant et connaissant bien la marine[1] » : c'est ainsi que le définit Saint-Simon.

1. Quand il rapportait au Conseil de Régence les affaires du Con-

Tessé, Coëtlogon, d'Asfeld, Champigny étaient des officiers de mérite, avec de brillants états de service. Renau d'Éliçagaray, dit le petit Renau, était cet ingénieur de la marine que l'invention des galiotes à bombes avait rendu justement célèbre.

Les trois autres conseillers appartenaient à la « plume » : Girardin de Vauvré était peut-être le meilleur intendant de la marine ; Ferrand était un maître des requêtes ; d'Usson de Bonrepaus, intendant général, qui avait été le principal collaborateur de Colbert pour la création du service des classes et le premier directeur de ce service, s'était toujours montré un administrateur hors de pair. Pour le secrétaire, La Chapelle, c'était un ancien commis de Pontchartrain, que celui-ci avait chassé de ses bureaux et que Saint-Simon fit choisir par esprit de représailles.

Bref, il eût été difficile de trouver des noms se recommandant mieux que ceux des onze personnes qui, à titres divers, composaient le nouveau Conseil, et on ne peut qu'applaudir à ces choix. Cependant on peut s'étonner de ne pas trouver sur cette liste le nom de Duguay-Trouin, le corsaire devenu chef d'escadre qui, au temps de notre plus grande misère navale, avait rendu les armes du roi victorieuses au bout du monde. Cet oubli s'explique peut-être par le préjugé contre les officiers « bleus », qui régnait alors dans le corps de la marine et dont l'histoire du XVIIIe siècle n'offre que de trop fréquents et fâcheux exemples ; du moins, il fut réparé, dans une certaine mesure, quelques années plus tard.

seil de Marine, il manquait de méthode, d'après ce passage de Saint-Simon : « La Vrillière le comparait plaisamment, mais trop justement, à une bouteille d'encre fort pleine, qu'on verse tout à coup et qui tantôt ne fait que d'égoutter, tantôt ne jette rien, tantôt vomit de (*sic*) flaques et de gros bouillons épais. »

Le Régent fit entrer en 1723 l'illustre Malouin, avec quelques autres officiers de marine, dans le Conseil des Indes. Dubois lui demanda alors des mémoires sur le commerce et la marine. Après la mort du premier ministre, le duc d'Orléans continua à le consulter, mais sans tenir grand compte, d'ailleurs, de ses conseils, car Duguay-Trouin ne cessait de représenter l'utilité d'entretenir une marine toujours prête et capable de nous faire respecter sur mer [1].

1. *Vie de M. Du Guay-Trouin écrite de sa main...*, Paris, 1884, p. 212.

CHAPITRE III

LA MARINE ET LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DE LA RÉGENCE

Les économies du Conseil de la Marine. — Le revirement de la politique extérieure. — La tentative du Prétendant. — Dubois aux Affaires étrangères. — La question de Dunkerque. — La Triple Alliance. — Guerre entre la France et l'Espagne. — Le Dépôt des cartes et plans.

La situation de la marine, que le Conseil eut à examiner tout de suite, était lamentable, les témoignages déjà rapportés ne le montrent que trop ; cependant, elle n'était pas absolument désespérée. Le corps des officiers avait toujours sa même capacité professionnelle et son même dévouement patriotique ; si trop de bâtiments étaient hors de service, beaucoup d'autres n'avaient besoin que de réparations ou d'entretien ; malgré l'abandon où on les avait laissés, nos arsenaux n'étaient pas complètement dégarnis. La restauration de la marine n'était donc pas impossible ; mais pour atteindre cette fin, indispensable à la vraie grandeur du pays, deux conditions étaient nécessaires : les moyens matériels et surtout la volonté énergique de réagir. Or, on n'avait pas d'argent et moins encore de désir de faire quoi que ce fût pour la marine.

« Le Conseil y pourvoira le plus tôt qu'il pourra. » C'était, comme on l'a vu, la réponse de style que le Conseil opposait à toutes les demandes d'argent, même les

plus urgentes. Dans l'épuisement irrémédiable où se trouvaient les finances, il ne put jamais y « pourvoir », et il prit le parti d'affecter à la Marine des sommes qui pouvaient lui permettre peut-être d'agoniser encore pendant quelques années, mais non certes de revivre. Pour mieux comprendre l'écart avec le passé, rappelons que vers 1662 la dépense moyenne annuelle pour les services maritimes était d'environ trois millions ; elle s'était élevée très vite à une dizaine, puis à une douzaine de millions; pendant les dix années de la guerre de la ligue d'Augsbourg, elle avait été de vingt-cinq millions par an, souvent plus : ainsi, en 1691, — c'est le chiffre maximum, — de 33 430 000 livres. Après avoir fléchi à la suite de la paix de Ryswick jusqu'à une douzaine de millions, les dépenses remontent encore à plus de trente millions en 1705, puis en 1707 elles retombent à quatorze [1]. Ces chiffres pourront paraître encore élevés si l'on songe aux misères atroces de la guerre de la Succession d'Espagne.

Après la mort de Louis XIV, le Conseil de la Marine décida qu'à partir de 1716 les fonds de la Marine ne seraient plus que de huit millions et qu'il en serait accordé d'extraordinaires pour les armements lorsqu'il y aurait lieu d'en faire : par armements, il fallait entendre non les campagnes en temps de guerre, mais la mise en état des navires pour le service ordinaire du temps de paix. Sur ce total de huit millions, la moitié n'intéressait pas le budget propre de la Marine, car un million et demi de livres étaient affectées aux galères et deux millions et demi aux colonies. Les quatre millions restants suffisaient à peine aux dépenses indispensables, solde des officiers et des troupes, entretien des hôpitaux, comptabilité des ports, etc.

1. Chiffres pris dans l'*État sommaire des Archives de la Marine* [D. Neuville], p. 609 et suiv.

Sur une cinquantaine de vaisseaux qui existaient en 1715, on pouvait tout au plus en entretenir quelques-uns, de manière à les empêcher de devenir tout à fait hors de service; quant à en construire de nouveaux pour remplacer les non-valeurs, il n'y fallait point songer.

Maurepas, qui donne ces tristes détails dans ses *Réflexions sur le commerce et sur la marine* [1], ajoute cette remarque : « Parmi les motifs qui ont pu porter à réduire ainsi la marine, j'ai reconnu que l'économie y avait beaucoup moins de part que le système politique que l'on s'était formé pendant la Régence, de ne point donner de jalousie aux puissances maritimes, surtout à la Grande-Bretagne. » C'était mettre le doigt sur la plaie.

Il faut, en effet, chercher dans la politique extérieure du Régent, devenue comme une tradition pour les ministres qui suivirent, la vraie explication de cette ruine si longue de la marine française. Au bout de près de deux siècles, il semble qu'on éprouve comme une honte patriotique à exposer ces défaillances de la France; on songe malgré soi au mot du *Discours* anonyme de 1626, rapporté dans notre premier chapitre : « Ce manquement... nous fait mal au cœur. » Et il ne s'agit pas ici d'un « manquement » dû à cette inintelligence de nos intérêts maritimes qui pesa sur la France jusque vers Richelieu; il s'agit d'un abandon de notre marine, calculé, volontaire, systématique, pour le plus grand plaisir et profit de nos voisins d'outre-Manche. Avant de travailler pour le roi de Prusse, le gouvernement de Louis XV devait commencer par travailler pour le roi d'Angleterre. Pourrait-on imaginer un pire système de politique étrangère?

Nous avons reproché à Louis XIV d'avoir renoncé, après la bataille de la Hougue, à continuer la grande

1. Mémoire de 1745. A. M., G 127, fol. 29 et suiv.

guerre sur mer et à conquérir la route de Londres pour se frayer celle de Bruxelles, de Vienne, de Milan, de Madrid. Du moins, il n'avait pas cessé de comprendre de quel poids l'inimitié de l'Angleterre pesait sur notre politique depuis la fatale révolution de 1688. Pour en conjurer les effets désastreux, il avait imaginé d'opposer à la puissance anglaise une sorte de coalition continentale par l'union de la France et de l'Espagne; de là, ses efforts désespérés pendant treize ans, et en partie couronnés de succès, pour assurer à son petit-fils la succession des Habsbourg d'Espagne. Quelle devait donc être notre attitude politique après la paix d'Utrecht? A l'égard de l'Angleterre, une attitude de réserve, comme il convient à une grande puissance que la fortune a momentanément trahie et qui se recueille en attendant et en préparant le jour de la réparation; à l'égard de l'Espagne, devenue notre alliée par la force des choses, ayant besoin de nous comme nous avions besoin d'elle, une attitude de bienveillance et d'amitié. Ce qui arriva, on ne le sait que trop; le Régent fut le meilleur ami de l'Angleterre et le pire ennemi de l'Espagne.

Que le Régent n'ait pas conservé avec Philippe V les relations qu'avait eues Louis XIV : on peut le comprendre jusqu'à un certain point, tout en le regrettant pour nos intérêts nationaux. Mais comment expliquer ce brusque revirement à l'égard de l'Angleterre, qui est resté comme un scandale de notre histoire extérieure? Le passé ne parlait-il pas d'une manière assez claire? Un ami intime du Régent, qui eut toujours le mérite du franc parler et que ses préjugés aristocratiques n'aveuglèrent jamais sur les vrais intérêts de notre politique nationale, le duc de Saint-Simon, a expliqué à plusieurs reprises pourquoi « ce joug anglais » lui était « insupportable ». Écoutons cette leçon d'histoire, dont le Régent fit si mal son profit.

« L'expérience de plusieurs siècles doit avoir appris ce qu'est l'Angleterre à la France : ennemie de prétentions à nos ports et à nos provinces, ennemie d'empire de la mer, ennemie de voisinage, ennemie de commerce, ennemie de colonies, ennemie de forme de gouvernement ;... et ce qu'elle a de commun avec le reste de l'Europe, ce qui l'a unie avec les autres puissances contre la nôtre, et qui en maintient l'union, la jalousie extrême de voir l'Espagne dans la maison de France, et la terreur que toute l'Europe conçoit de ce que pourrait l'union des deux branches royales pour leur commune grandeur.... La même expérience apprend aussi que la France a toujours eu tout à craindre de l'Angleterre, tant qu'elle [l'Angleterre] a été paisible au dedans.... »

« Ce n'est pas, dit encore Saint-Simon dans un autre passage et toujours à propos de la politique du duc d'Orléans, qu'il ne fût à propos de bien vivre avec l'Angleterre comme avec tout le reste de l'Europe, mais toutefois sans y compter jamais, et beaucoup moins se livrer à elle et se mettre dans sa dépendance ; mais se conduire avec elle honnêtement, sans bassesse, et intérieurement la considérer toujours comme une ennemie naturelle, qui ne se cachait pas depuis longues années de vouloir détruire notre commerce et de s'opposer avec audace et acharnement à tout ce que la France a de temps en temps essayé de faire sur ses propres côtes en faveur de sa marine.... Il fallait donc, dans un royaume flanqué de deux mers et qui borde la Manche si près et vis-à-vis de l'Angleterre,... porter toute son application à relever la marine et à se mettre peu à peu en état de se faire considérer à la mer.... Il fallait exciter l'Espagne au même soin et au même empressement d'avoir une bonne marine et se mettre conjointement en état de ne plus recevoir la loi de l'Angleterre..., et par cela favoriser sous main toute invasion,

tous troubles domestiques en Angleterre le plus qu'il serait possible, et il n'y avait lors qu'à le vouloir.... C'était là le vrai, le grand, le solide intérêt de la France [1].... »

Ces citations ne paraîtront pas trop longues : elles tracent avec une merveilleuse perspicacité la ligne de conduite que la France aurait dû suivre vis-à-vis de sa rivale. Quand Saint-Simon écrivait qu'il n'y avait qu'à le vouloir ou qu'à laisser faire pour provoquer en Angleterre ces troubles domestiques dont le contre-coup eût pu amener la rupture de la paix d'Utrecht, il faisait allusion à un projet auquel, dit-il, le feu roi avait songé, et que la mort seule l'avait empêché d'exécuter. En 1714, la mort de la reine Anne pouvait amener une restauration jacobite. Puisque la politique de l'Angleterre avait retiré de la révolution de 1688 tous les avantages qu'elle renfermait, les sympathies nationales allaient peut-être revenir au dernier enfant de Jacques II, que le droit héréditaire désignait comme le successeur régulier de sa sœur Anne Stuart; l'étranger, le prince allemand, l'électeur de Hanovre George de Brunswick-Lunebourg, qu'une parenté très éloignée appelait au trône de la Grande-Bretagne, ne pouvait passer pour représenter le sentiment national. La fortune semblait donc sourire au chevalier de Saint-George, que ses partisans appelaient Jacques III depuis la mort de son père; pour l'histoire il ne fut jamais que le Prétendant, car, malgré ses tentatives répétées, il ne put pas recouvrer le trône des Stuarts.

Déjà, en 1708, à l'occasion de l'union de l'Écosse avec l'Angleterre, le Prétendant avait tenté une descente en Écosse ; le chevalier de Forbin l'avait conduit de Dunkerque à la côte d'Édimbourg, mais sans pouvoir débar-

1. SAINT-SIMON, *Mémoires* (édition de 1873), t. XV, p. 328, 307.

quer; cette tentative, qui consista en une double traversée de la mer du Nord, avait duré en tout trois semaines, du 19 mars au 7 avril. Le prince, qui vivait à Saint-Germain, ne cessait de penser à l'Écosse, et ce royaume même ne se consolait pas de n'être plus qu'une province anglaise. Pour lui, il savait qu'il pouvait compter sur la protection secrète, peut-être même sur les secours efficaces du grand roi. La mort de Louis XIV et la froideur du Régent ne l'arrêtèrent point. Il partit déguisé de Bar, traversa Paris; en passant par Nonancourt, il échappa, grâce à l'intelligence et au dévouement de la maîtresse de poste, — il faut lire dans Saint-Simon les détails de ce curieux épisode, — à une tentative d'assassinat préparée par l'ambassadeur d'Angleterre ; il feignit de s'embarquer en Bretagne, puis il courut prendre la mer à Dunkerque le 26 décembre 1715. Mais ce qui aurait pu être une tentative grandiose n'était plus, avec l'abstention systématique et l'opposition même du Régent, que l'aventure d'un prétendant sans argent et sans soldats. Après avoir touché à quelques ports d'Écosse, Peterhead, Dundee, Perth, il dut s'embarquer à Montrose sur un petit bâtiment français ; le 4 février 1716, il était de retour à Gravelines, et de là il allait se fixer à Avignon. Au cours de cette équipée malheureuse, le contre-amiral Byng s'était présenté devant le Havre pour réclamer les vaisseaux du Prétendant qui s'y trouvaient ; le duc d'Orléans avait refusé de les livrer, mais il avait donné ordre qu'on les déchargeât : cette conduite, dit un historien [1], était « plutôt faible que modérée. »

Cette faiblesse, — pour ne pas employer une autre expression, — était le résultat d'une politique qui s'accusa

1. Sainte-Croix, *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, t. II, p. 150.

dès les premiers jours de la Régence et qui allait sacrifier les intérêts du pays aux ambitions égoïstes et d'ailleurs irréalisées du duc d'Orléans. La clause de la renonciation réciproque des Bourbons de France et d'Espagne aux couronnes d'Espagne et de France, à laquelle Louis XIV avait tant résisté et l'Angleterre tant tenu, ouvrait à la maison d'Orléans l'accès du trône de France; que ce jeune enfant d'une santé délicate qui s'appelait Louis XV vînt à mourir, Philippe II d'Orléans devenait, de par le traité d'Utrècht, Philippe VII, roi de France et de Navarre. De là, son intérêt tout personnel à maintenir un traité, avantageux pour lui, mais désastreux pour le pays, à cause des conditions humiliantes qu'il nous avait imposées. Pour le nouveau roi d'Angleterre George Ier, l'intérêt de maintenir le traité d'Utrecht, auquel il devait en partie sa couronne royale, était le même, avec cette différence, toute à son avantage, qu'en faisant respecter le traité de 1713, il flattait l'orgueil national et servait les vrais intérêts maritimes de sa patrie d'adoption. Si le maintien du traité d'Utrecht était pour le Régent une question d'intérêt personnel et pour le roi d'Angleterre une question d'intérêt national, la destruction de ces mêmes traités était pour le roi d'Espagne une question d'intérêt personnel et surtout d'intérêt national. Philippe V pouvait songer à recouvrer ses droits éventuels à la couronne de France, dont le rétablissement n'aurait pas eu lieu, d'ailleurs, sans des complications de tout genre; mais avant tout il devait avoir le désir de fermer les deux blessures qui saignaient aux flancs de l'Espagne, à Gibraltar et à Minorque. Aussi Philippe V et son ministre Alberoni restèrent les ennemis irréconciliables des Anglais, tandis que le Régent et son ami Dubois devinrent les meilleurs amis des Anglais.

Saint-Simon a tracé de l'abbé Dubois un « crayon »

inoubliable; retenons seulement ce détail : il l'accuse d'avoir reçu de l'Angleterre une pension secrète et annuelle de quarante mille livres sterling. Un historien contemporain, qui a étudié avec beaucoup de détail et d'après les archives anglaises les relations politiques du Régent et de George Ier, déclare qu'il n'y a pas de trace de cette pension dans les documents britanniques, si secrets soient-ils, et qu'on doit reléguer avec certitude cette légende parmi les calomnies dont l'histoire est émaillée [1]. J'avoue que l'absence des reçus de Dubois dans les archives de Londres ne m'empêche pas d'affirmer la bassesse du personnage à qui le Régent confiait la politique étrangère. Admettons qu'il n'ait pas été vénal, ce qu'on aura peine à croire. Quelques documents bien authentiques resteront sa honte éternelle et celle du prince qu'il représentait.

Les Anglais, qui connaissaient le « drôle », avaient beaucoup intrigué auprès du Régent pour le porter aux Affaires étrangères et pour empêcher Torcy de reprendre ce poste, où il avait montré de si éminentes et de si patriotiques qualités; ils réussirent. Le 24 septembre 1718, Dubois était nommé secrétaire d'État aux Affaires étrangères. Alors, quel concert de félicitations mutuelles à Paris et à Londres !

Le 25 septembre, le lendemain même de cette nomination : « Mon premier soin, écrit Dubois à lord Stair, ambassadeur d'Angleterre à Paris, est de vous rendre compte de ma destination et des dispositions où je suis pour m'en servir pour l'intérêt commun de nos maîtres.... » Le 29 septembre, George Ier faisait écrire à Dubois : « Le Roi... m'a donné ordre de vous en féliciter de sa part et

1. WIESENER, *Le Régent, l'abbé Dubois et les Anglais, d'après les sources britanniques*, t. I, p. 260-261; t. II, p. 220-224.

de vous dire que c'est la meilleure nouvelle qu'il ait reçue depuis longtemps.... C'est pour le coup que je m'attends à voir cultiver un même intérêt dans les deux royaumes et que ce ne sera plus qu'un même ministère. Il pourra y avoir bien du bruit, mais nous l'écouterons comme les vaisseaux qui sont dans un bon port entendent le bruit des vents contre les roches qui les assurent. — Cette image empruntée à la marine, que Dubois et le Régent étaient en train de tuer chez nous, donne une saveur de plus à ce billet. — Pour ma joie particulière, mon cher abbé, je ne vous en dirai rien, car il m'est impossible de la décrire comme je la sens. »

Le 1er octobre, avant d'avoir reçu de Craggs ces lignes dithyrambiques, Dubois lui écrivait *proprio motu* : « Si je ne suivais que les mouvements de ma reconnaissance et que je ne fusse pas retenu par le respect, je prendrais la liberté d'écrire à Sa Majesté Britannique pour la remercier de la place dont Mgr le Régent m'a gratifié, puisque je ne la dois qu'à l'envie qu'il a eue de n'employer personne aux affaires communes à la France et à l'Angleterre qui ne fût agréable au roi de la Grande-Bretagne. Ce motif m'est si glorieux qu'il ne me reste rien à désirer que les moyens de marquer au Roi combien je suis touché de la confiance dont il m'honore. Je supplie Votre Excellence de m'aider à lui faire connaître mes respectueux sentiments sur ce sujet et mon zèle pour tout ce qui pourra contribuer à l'affermissement de la bonne intelligence. » Peu importe, après cette lettre, qu'on n'ait pas trouvé à Londres les reçus des quarante mille livres sterling au nom de Dubois ! Le 14 octobre, billet de Dubois à lord Stanhope, ministre de George Ier : « ... Effectivement, je vous dois jusqu'à la place que j'occupe, dont je souhaite avec passion de faire usage selon votre cœur, c'est-à-dire pour le service de Sa Ma-

jesté Britannique, dont les intérêts me seront toujours sacrés [1]. »

Volontiers, je répéterais ici ce jugement de Lémontey : « J'ai sauvé de l'oubli ces lignes si voisines de la trahison comme un avertissement aux princes qui se sentiraient assez lâches pour recevoir leurs ministres des mains de l'étranger, » en ajoutant que cet étranger avait été de tout temps et était encore ici, sous les dehors de l'amitié, notre pire ennemi. Car il est temps de savoir à quel prix cette alliance scandaleuse avait été conclue; nous revenons ainsi, après cette parenthèse nécessaire, à notre histoire maritime.

Remise à l'Angleterre en 1712, la ville de Dunkerque avec sa citadelle et son port, l'un des premiers ouvrages et l'un des chefs-d'œuvre de Vauban, n'avait été rendue à la France qu'à la condition d'être démantelée, selon l'article IX du traité d'Utrecht. Louis XIV avait loyalement exécuté ces conditions, qu'on peut juger plus humiliantes que la cession même d'une ville; car il y a je ne sais quoi d'odieux pour un souverain à subir sur son propre territoire la loi de l'étranger. La démolition de tous les travaux militaires et maritimes de Dunkerque, le rasement des fortifications et des écluses, le comblement des bassins et des canaux, toute cette œuvre de destruction était terminée le 6 août 1714, et avait coûté plus d'un demi-million (580 000 livres). Louis XIV songea alors à tirer parti du port voisin de Mardick ; comment a-t-on pu l'en critiquer en France, sous le prétexte que ce « frauduleux Dunkerque » était une « violation indéniable sinon de la lettre, du moins de l'esprit des conventions solennelles d'Utrecht [2] ? » L'esprit de ces conventions exigeait-il

1. Toutes ces lettres sont données par WIESENER, *Ibid.*, t. II, p. 265-268.

2. WIESENER, *Ibid.*, t. I, p. 6-7.

que la France ne se contentât pas de ruiner de ses propres mains, à ses frais, une de ses plus belles positions maritimes, une de ses plus nécessaires? Exigeait-il encore qu'elle s'engageât à ne jamais la remplacer ? Laissons aux conseillers du roi d'Angleterre ou à ceux du Régent cette interprétation, singulièrement abusive, d'un texte suffisamment rigoureux par lui-même.

Louis XIV avait donc repris le plan d'un ingénieur espagnol, qui, en 1653, avait proposé de tracer à l'ouest de Dunkerque un canal parallèle à la plage, se retournant à angle droit à la hauteur du fort de Mardick pour déboucher dans la mer au moyen d'une écluse. L'exécution de ces travaux fut immédiatement entreprise; le canal dit de Mardick, avec deux écluses, l'une de quarante-quatre pieds de large, l'autre de vingt-six, était terminé en janvier 1715 [1]. Restait à construire le port de Mardick, dont le devis représentait trente-cinq millions.

Le grand roi étant mort sur ces entrefaites et le Régent se tournant de plus en plus vers l'Angleterre, le gouvernement de George Ier commença par exiger, comme condition *sine qua non* d'une alliance possible, la destruction de tous les travaux de Mardick et l'abandon de tous les projets ultérieurs. Le Régent et Dubois, qui voulaient à tout prix l'union avec l'Angleterre, se résignèrent sans douleur à ce sacrifice; dès le mois de septembre 1716, cette victoire était acquise aux Anglais. M. d'Iberville, notre envoyé à Londres, avait dû se borner à obtenir l'autorisation d'un simple canal d'écoulement avec une écluse de seize pieds en tout. Les négociateurs anglais

1. Voir dans les *Ports maritimes de la France*, t. I, p. 25 et suiv., le plan et les détails de ces travaux. — La question des fortifications et du port de Dunkerque au XVIIIe siècle est exposée en détail par M. A. DE SAINT-LÉGER, *La Flandre maritime et Dunkerque*, p. 309 et suiv.

étaient dans la joie ; il n'y avait pas, disaient-ils avec raison, de plan « plus efficace pour la mise hors de service du port [1]. »

Quelques semaines plus tard, l'alliance anglo-française était signée à la Haye, le 4 janvier 1717, sous le nom de Triple Alliance, car les Provinces-Unies se posaient aussi en garantes de la paix d'Utrecht. On ne saurait dire de cette triste convention si elle fut plus dommageable à nos vrais intérêts ou plus humiliante pour l'honneur national. Tous les travaux de Mardick durent être détruits, sauf le canal d'écoulement et la petite écluse de seize pieds qu'on avait bien voulu nous accorder ; les Anglais et les Hollandais, exigeant des garanties auxquelles ils n'avaient pas pensé à Utrecht, s'adjugèrent le droit d' « envoyer des commissaires sur les lieux pour être témoins oculaires de l'exécution de cet article ». Cette fois, la ruine de Dunkerque était bien complète; la ville elle-même devint un foyer pestilentiel avec les miasmes putrides qui se dégageaient du vieux port, désormais sans écoulement, et le silence se fit pour près d'un siècle sur ces quais en ruines où Jean Bart et Forbin avaient tant de fois recruté les équipages de leurs corsaires. Après ce coup que la France recevait en plein cœur, le renvoi du Prétendant, d'Avignon en Italie, et l'expulsion de ses partisans pouvaient passer pour de simples piqûres d'épingles.

Voilà les conditions criminelles de cette alliance ; en voici les conséquences, plus criminelles encore.

La première de toutes, c'était la rupture de la France et de l'Espagne. L'Angleterre l'appelait de tous ses vœux, car c'était pour elle la meilleure garantie de la possession de Gibraltar et de Minorque. Avec quelle sûreté, quelle suite, quelle rapidité le gouvernement britannique mar-

1. Wiesener, *Ibid.*, t. I, p. 297, 322, 324.

chait à la conquête de l'empire des mers! La Hollande avait eu jadis une marine redoutable; l'Angleterre l'avait à peu près annulée ou confisquée pour elle, en réduisant les Provinces-Unies à ne plus être, suivant le mot de Frédéric II, qu'une chaloupe dans le sillage d'un navire de guerre. La France pouvait songer à sa revanche maritime; l'Angleterre coupait court à toute idée belliqueuse en garantissant à Philippe d'Orléans ses droits éventuels au trône et en portant Dubois au ministère des Affaires étrangères. L'Autriche était devenue une puissance maritime en recevant le royaume de Naples et la Sardaigne dans le partage de la succession espagnole; l'Angleterre, sous prétexte de lui maintenir ces acquisitions, l'inféodait à sa politique par la Quadruple Alliance de 1718 et paraissait faire en son nom la police de la Méditerranée. Restait l'Espagne, où un ministre trop entreprenant peut-être, mais certes énergique et patriote, le cardinal Alberoni, venait de commencer une restauration complète des finances, des manufactures, de l'armée, consacrant surtout ses efforts à la réfection de la marine, ouvrant des chantiers, appelant des ouvriers de Toulon, lançant des escadres sur mer, donnant un moment à Philippe V l'illusion d'un nouveau Colbert; pour parer à ce danger qui était réel, l'Angleterre avait l'alliance du Régent.

Saint-Simon revint encore une fois à la charge auprès de son ami, au cours de ces conversations politiques qu'il avait avec lui dans sa petite loge de l'Opéra. Il lui montra les dangers de cette politique, contraire à toutes nos traditions et à tous nos intérêts; il lui répéta que l'Angleterre et le roi George, « sous les trompeuses apparences d'une feinte amitié, étaient nos plus anciens et plus naturels ennemis ;... que l'intérêt si grand, si évident, si naturel de notre union avec l'Espagne, nous était appris

par leur acharnement à tout tenter pour la rompre.... » Peine perdue : le Régent était décidé à se faire l'exécuteur des vengeances anglaises. Pour ôter toute jalousie au roi George, il avait commencé par laisser tomber entièrement notre propre marine ; pour donner à cette bonne amitié avec l'Angleterre un gage indubitable, il fallait à présent, comme le dit encore Saint-Simon, « anéantir à forfait la marine d'Espagne en brûlant ses vaisseaux dans ses ports et ses chantiers. »

Dès le milieu de l'année 1717, Alberoni avait préludé à son œuvre de revanche par un coup d'éclat : une flotte espagnole, créée de toutes pièces, avait en deux mois, sous les ordres du marquis de Leyde, enlevé la Sardaigne à l'Empereur. Quelles espérances pouvaient s'ouvrir à ce moment devant l'Espagne et la France si elles avaient su unir leur politique et leurs escadres ! Mais Dubois ne songeait qu'à appeler les Anglais dans la Méditerranée ; ce fut en partie sur ses instances que les vingt vaisseaux de l'amiral Byng quittèrent Portsmouth, le 15 juin 1718, avec l'assentiment complet du Régent, pour empêcher Alberoni de reconquérir la Sicile après avoir reconquis la Sardaigne. Car le marquis de Leyde venait d'occuper Palerme et il bloquait Messine. Byng arrive ; le 11 août 1718, dans les eaux du cap Passaro, il détruit en quelques heures la flotte espagnole ; ce qui ne devait pas, d'ailleurs, empêcher le marquis de Leyde de s'emparer de Messine à la fin de septembre. Byng, à son retour en Angleterre, était créé vicomte Torrington. Quant au Régent, cette victoire des Anglais, remportée dans des parages illustrés par Du Quesne, lui inspirait une lettre de chaudes félicitations à George Ier : « ... Les bonnes intentions de Votre Majesté pour le repos public méritent que le ciel favorise les soins qu'elle prend pour le procurer ; et tous ceux qui ont fait des liaisons avec elle doivent redoubler de zèle

pour concourir à la perfection de son ouvrage [1]. » (8 septembre 1718.)

La politique du Régent se chargea bientôt de commenter cette lettre. En prenant pour prétexte l'affaire dite de la conspiration de Cellamare, Philippe d'Orléans déclarait la guerre à Philippe V, en janvier 1719. Le duc de Berwick, malgré son origine et malgré le souvenir d'Almanza, accepta de conduire cette guerre déshonorante pour son nom et pour le nom français. Le 16 juin, il faisait capituler Fontarabie ; le 1er août, Saint-Sébastien. Puis il fit brûler dans un petit port près de Bilbao, nommé Santoña, trois gros vaisseaux espagnols de 72 canons qui étaient sur les chantiers, prêts à être lancés à la mer, sans parler des cordages et des bois de construction pour une valeur de plus de cinquante mille écus. L'Angleterre avait transporté nos troupes sur le littoral de la Biscaye pour hâter le succès de cette triste besogne. Puis, comme elle avait résolu de la renouveler dans la baie de Vigo, elle embarqua à Saint-Sébastien les troupes françaises, qui allèrent renouveler leurs stupides dévastations à Vigo et à Pontevedra en Galice (octobre), sous les yeux et à la plus grande joie des Anglais. De son côté, Berwick portait l'invasion en Catalogne et faisait le siège de la Seu-d'Urgel et de Rosas. Pour concourir à cette dernière opération, le vaisseau *l'Invincible* et la frégate *la Vestale* furent armés au port de Toulon avec quelques bâtiments de transport, au prix de mille difficultés matérielles. L'expédition maritime n'eut d'ailleurs pas de succès; les mauvais temps d'octobre et de novembre obligèrent la petite escadre de Toulon à lever le blocus, après avoir perdu vingt-six tartanes, et à rentrer au port.

L'Angleterre avait atteint son but : la marine renaissante de l'Espagne était ruinée; la disgrâce d'Alberoni,

1. Wiesener, *Ibid.*, t. II, p. 255.

survenue peu après, et l'amitié du Régent lui garantissaient pour longtemps les résultats de sa politique; elle n'avait plus rien à craindre pour Gibraltar et pour Minorque.

« Dès qu'il était intérieurement résolu de laisser de plus en plus tomber le peu qu'il restait de marine, le Conseil qui en portait le nom était fort vide et très inutile. » Rien de plus vrai que cette remarque découragée de Saint-Simon; à parcourir les cinquante-six registres manuscrits qui contiennent les délibérations du Conseil de Marine, de novembre 1715 à décembre 1721 [1], on ne s'en convainc que trop aisément. Ce ne sont que des questions de détail, des affaires vues par le petit côté, sans idées générales, le tout donnant l'impression de je ne sais quoi de décousu et de stérile. C'est à peine si dans ce fatras de choses médiocres et terre à terre, on peut signaler une ou deux délibérations; et encore elles ne portent et ne peuvent porter que sur des points secondaires, car le mot d'ordre était de ne rien faire qui pût donner une ombre de jalousie à George Ier et à ses ministres.

Ainsi, en 1716, on institua, à côté des trois compagnies des gardes de la marine, — cette sorte d'école navale qui remontait à Colbert, — une compagnie nouvelle, celle des gardes du pavillon amiral; cette compagnie, recrutée parmi les trois autres, était partagée en deux détachements, de quarante gardes chacun, l'un à Brest, l'autre à Toulon, pour assurer le service d'honneur de l'amiral de France, tant en Ponant qu'en Levant [2]. Une autre décision, plus intéressante, du 19 novembre 1720, portait création, à Paris, d'un dépôt pour la conservation et la

1. A. M., B[1] 1-56.
2. Voir l'*Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée...*, p. 74 et suiv.

garde des cartes, plans, journaux, mémoires, etc., concernant la navigation, sous l'administration et la surveillance d'un officier de vaisseau : telle fut l'origine du Dépôt des cartes et plans ou, suivant l'expression actuelle, du Service hydrographique de la Marine.

L'histoire des faits proprement maritimes pendant cette époque de paix à tout prix est encore plus vide.

Il n'y a rien à dire de Brest, si ce n'est qu'en huit ans, de 1715 à 1723, on y mit en chantier deux vaisseaux de ligne. A Toulon, il y eut bien quelques apparences de vie maritime, mais combien fugitives et insignifiantes!

De 1717 à 1719, le chef d'escadre Du Quesne, neveu de l'illustre amiral, faisait deux croisières contre les Barbaresques : ses forces se composaient en tout d'un vaisseau et d'une frégate; il fallut lui renouveler en entier ce matériel au cours de sa campagne de deux ans. — En 1719, c'est la petite expédition de Rosas, qui aboutit à un échec complet. — En 1720, le *Henry* et le *Toulouse* partent de Toulon pour la Louisiane; un jésuite, le P. Laval, professeur d'hydrographie des officiers et gardes de la marine du port de Toulon, embarqué sur le *Toulouse* « en qualité de mathématicien », a laissé une description intéressante de cette expédition au long cours, qui fut surtout un voyage d'études; elle fut marquée aussi par quelques faits de guerre, comme la reprise de Pensacola en Floride, due au chef d'escadre Desnos Champmeslin, qui croisait à la même époque aux Antilles [1]. La peste qui ruina en 1720 Marseille et Toulon acheva de tuer la marine provençale.

Cependant, au milieu de toutes ces misères, la création par Law d'une Compagnie d'Occident, en 1717, et surtout

1. Chabaud-Arnault donne quelques détails sur cette croisière de Champmeslin dans ses *Études historiques : R. M. C.*, t. CIX.

de la fameuse Compagnie des Indes, en 1719, donna à notre commerce maritime un essor merveilleux. Le « Système », qui a ruiné tant de spéculateurs de la rue Quincampoix et qui en a enrichi quelques-uns, avait ouvert à notre commerce d'outre-mer des débouchés dans toutes les directions. Travaux au port de Louisbourg et dans l'île du Cap Breton, pour remplacer nos postes perdus de l'Acadie et de Terre-Neuve ; fondation de la Nouvelle-Orléans aux bouches du Mississipi ; établissements à Saint-Vincent et à Sainte-Lucie ; seconde et définitive occupation de l'île Maurice, qui s'appelle l'île de France ; développement du port de Lorient, devenu notre premier port de commerce : c'étaient là autant de preuves de cette vitalité économique que les guerres de la fin du règne de Louis XIV n'étaient pas parvenues à épuiser. Mais sans des escadres de guerre, à quel sort étaient réservées ces colonies nouvelles d'Afrique et d'Asie ?

Ni Dubois ni Philippe d'Orléans ne s'étaient posé cette question ou n'avaient songé à y répondre quand ils moururent, à quatre mois d'intervalle, en août et en décembre 1723. Devenus tour à tour premier ministre du jeune Louis XV majeur, ils étaient restés fidèles jusqu'à leur dernier jour à cette amitié avec la Grande-Bretagne qui nous fut certainement plus fatale qu'une guerre ouverte. Leur politique néfaste avait mis la France aux pieds de l'Angleterre et livré notre marine à sa merci.

CHAPITRE IV

LE COMTE DE TOULOUSE ET VALINCOUR : LEURS MÉMOIRES SUR LA MARINE

La carrière du comte de Toulouse. — Raisons de son mémoire au roi sur la marine. — Analyse de ce mémoire. — De l'emploi des diverses unités navales. — De la nécessité des constructions maritimes. — Valincour. — Analyse de son mémoire sur la marine.

Philippe d'Orléans et Dubois avaient été les mauvais génies de la marine française. Partisans à tout prix de l'alliance anglaise, — l'un pour conserver les chances d'avènement au trône que lui avait données le traité d'Utrecht, l'autre pour obtenir le chapeau de cardinal par l'appui que le roi protestant d'Angleterre pourrait lui donner auprès de l'empereur, — ils n'avaient vu d'autre moyen de s'assurer cette alliance que de lui sacrifier complètement l'honneur et les intérêts vitaux du pays. La France, depuis 1715, marchait à la remorque de l'Angleterre; elle ne semblait plus avoir d'idées à elle, de volonté propre; on eût dit qu'en toutes choses elle allait demander le mot d'ordre à Londres. Dubois avait promis, comme on se le rappelle, de faire usage de sa place « pour le service de Sa Majesté Britannique, dont les intérêts lui seront toujours sacrés. » Ce programme avait été suivi à la lettre. Comme rien ne pouvait plaire davantage au roi d'Angleterre, à ses ministres et à son peuple que la ruine

de notre marine, le Régent et Dubois avaient commencé par détruire les travaux de Mardick; puis, ayant réduit à un chiffre ridiculement infime les dépenses maritimes, ils s'étaient bornés à quelques armements insignifiants. Quelques années encore d'un pareil régime, et l'on pouvait affirmer que la marine française, à moitié morte déjà de tant de coups qu'elle avait reçus, finirait à brève échéance par périr tout à fait.

Aussi, en voyant disparaître presque en même temps les deux hommes qui avaient voué à l'abandon nos arsenaux et nos chantiers et semblaient avoir résolu la destruction de notre puissance navale, les rares Français qui s'intéressaient à la marine, qui croyaient qu'elle était un élément essentiel de la force et de la prospérité du pays, pensèrent le moment venu de réagir contre ces errements aussi criminels que funestes. C'est certainement à cette idée patriotique qu'ont obéi les auteurs de deux mémoires parus en 1724 et 1725.

Le comte de Toulouse avait toujours montré un goût éclairé pour tout ce qui touchait à la mer. Créé amiral de France à l'âge de cinq ans, il avait songé à se rendre digne de ce titre qui lui avait été si prématuré. Ne laissant échapper aucune occasion de s'instruire, il avait fait sa société de personnes, comme le marquis de Villette, avec lesquelles il pouvait s'entretenir des choses maritimes. Appelé, en vertu de son titre, à commander les vaisseaux du roi au début de la guerre de la Succession d'Espagne, il avait soutenu, en 1704, à la hauteur de Malaga, un glorieux combat contre une escadre anglo-hollandaise, très supérieure en nombre; il avait fait preuve à cette journée non seulement de fermeté, mais encore de qualités réelles de tacticien. Deux ans plus tard, obligé par sa santé e peut-être aussi par ses rapports difficiles avec Pontchar-

train de quitter le service, il n'avait cessé de s'intéresser à sa carrière de marin. On avait remarqué, — et le fait est à son éloge, — qu'il était resté en dehors de toutes les intrigues de cour qui troublèrent la fin du règne de son père et le début du règne de Louis XV, bien différent en cela de son frère le duc du Maine, dont la conduite avait été si remuante en ces moments critiques pour les bâtards royaux. Celui-ci, privé peu à peu par le Régent des titres et de la situation exceptionnelle qu'il devait à la tendresse du feu roi, avait dû se retirer dans sa petite cour de Sceaux; entraîné par sa femme dans la conspiration de Cellamare, il avait été traité en prisonnier d'État. Le comte de Toulouse, au contraire, avait gardé sa situation à la cour de Louis XV. Lors de la constitution du Conseil de Marine, il en avait été nommé chef, et il avait rempli ces fonctions nouvelles avec une grande régularité; il n'avait pas manqué de préparer les affaires avec le président, le maréchal d'Estrées, d'assister aux séances, de se mêler aux discussions; mais que faire dans ce Conseil pendant ces années si vides pour la marine? Aussi avait-il pu se rendre compte, mieux que personne, de la situation lamentable dans laquelle notre ancienne puissance navale achevait d'agoniser; il fallait à tout prix remédier à une pareille situation, si l'on voulait prévenir une ruine complète après laquelle il serait trop tard de se lamenter.

Le mieux était de s'adresser directement au jeune roi; l'esprit vif et éveillé du souverain semblait annoncer un prince désireux de se rendre compte par lui-même de la situation du royaume; il était près d'avoir quinze ans; le moment était venu de l'entretenir d'une partie essentielle de ce « métier de roi », glorieusement exercé par son bisaïeul. Dans ces circonstances fort opportunes, un an environ après la mort du Régent, au moment où le règne personnel de Louis XV semblait sur le point de

commencer, le comte de Toulouse, avec l'autorité qui s'attachait à son âge, — il avait alors quarante-six ans, — à son titre d'amiral de France, à sa carrière de marin, à ses fonctions récentes de chef du Conseil royal de Marine, adressa directement au roi, son petit-neveu, en novembre 1724, un mémoire sur la marine. On sait par Saint-Simon que le comte de Toulouse avait lu au Conseil de Régence, dans une de ses premières séances, un mémoire où il dévoilait les fautes, peut-être même les malversations de Pontchartrain ; cet acte d'accusation ne s'est pas conservé. Les passages suivants de l'opuscule de 1724 pourront donner lieu de regretter la perte du mémoire de 1715.

« 20 novembre 1724 [1].

« L'honneur que j'ai d'être revêtu de la charge d'Amiral de France, qui m'a fait commander plusieurs fois les armées navales, et l'honneur que j'ai eu d'être à la tête du Conseil de Marine, qui m'a fait entrer dans le détail de tout ce qui peut regarder le service de la marine, ne me permettent pas de garder le silence et de taire ce que je crois nécessaire pour le service du Roi et le bien de l'État, que je regarde comme une même chose, sur une matière où mon inclination et mon devoir me font réfléchir depuis longtemps, et où je dois, par l'application que j'y ai eue, avoir acquis quelque expérience. »

Le comte de Toulouse ne semble pas vouloir poser devant le jeune roi la question de l'utilité d'une marine de guerre, comme s'il lui répugnait de plaider l'évidence et de paraître seulement admettre l'existence de certaines objections; mais la façon discrète dont il fait allusion au

1. Ce mémoire, retrouvé par MONMERQUÉ dans les papiers de Valincour, a été publié par lui en tête de son édition des *Mémoire du marquis de Villette*, p. LXIII-LXVIII ; Paris, 1844. (Publication de la Société de l'Histoire de France.)

rôle de la marine prouve que ce débat, qui mettait en jeu l'existence même d'un organe essentiel de la vie nationale, était à l'ordre du jour. En plein règne de Louis XIV, alors que notre marine venait de se couvrir de gloire et que notre hostilité avec l'Angleterre en faisait le pivot de toutes nos combinaisons militaires, il s'était rencontré un ministre de la Marine pour proposer de remplacer les navires de guerre par des régiments d'infanterie et de cavalerie. Il ne faut donc pas trop s'étonner si, au lendemain des malheurs de la fin du règne de Louis XIV, et après les années de la Régence, où la marine militaire venait d'être sacrifiée, des esprits superficiels et découragés avaient admis la possibilité pour la France de ne plus être qu'une puissance continentale. Pour l'amiral de France, il se borne à dire :

« Il suffit de connaître la situation de la France et des pays qu'elle possède au delà des mers, — on se rappelle que la vigoureuse impulsion de la Compagnie des Indes paraissait constituer à ce moment même un nouvel empire colonial, — pour ne pas mettre en doute qu'une marine florissante lui est nécessaire, tant pour protéger le commerce que pour défendre ses côtes, et être en état même de faire les entreprises qui se pourraient trouver convenables, où le concours de la marine est nécessaire. » Ces quelques mots suffisent à montrer que l'auteur du mémoire estimait que depuis quelques mois les temps étaient changés pour la France maritime ; parler d'une marine qui doit défendre nos côtes, qui peut avoir sa part dans des entreprises de politique générale, c'était dire qu'il fallait en finir avec la politique de la Triple Alliance et ses conséquences funestes.

La seule controverse au sujet de la marine, à laquelle le comte de Toulouse accepte de se mêler, est la question, discutée de tout temps, de l'utilité propre et de l'emploi

stratégique des diverses unités navales. C'est le débat qui recommence de nos jours sur les mérites respectifs des cuirassés et des torpilleurs.

L'opinion publique, qui juge parfois avec une extrême rapidité, s'était prise chez nous, il y a quelques années, d'un vif engouement pour de nouveaux engins maritimes de combat ou mieux de destruction : les uns, les torpilleurs, glissant comme invisibles à la surface des flots, les autres, les sous-marins, semblant sortir tout à coup du fond de la mer comme des génies malfaisants, insaisissables, irrésistibles. On put croire à un moment que les lourds cuirassés, de marche lente, d'évolutions difficiles, étaient comme condamnés à mort, puisqu'ils semblaient ne pouvoir échapper à la poursuite audacieuse de leurs nouveaux ennemis. A quoi bon alors immobiliser des sommes énormes dans la construction de ces géants maritimes, dans l'armement de leur artillerie compliquée, si pour les millions que coûte un cuirassé on peut se procurer je ne sais combien de sous-marins ou de torpilleurs? On voyait déjà les guerres maritimes de l'avenir résolues par des escadrilles de torpilleurs, courant les mers, coulant les navires de guerre de l'ennemi et ses navires de commerce, rendant les opérations impossibles aux escadres les plus puissantes, car les escadres devaient être comme prises de panique et paralysées dans leurs mouvements.

Les marins de profession, tout en reconnaissant les premiers les services que les engins nouveaux devaient rendre à l'art de la guerre navale, comprirent que le rôle stratégique des torpilleurs, — qui demandent toujours des conditions de temps et de mer spéciales et qui sont plus ou moins prisonniers des côtes dont ils doivent défendre l'accès, — était tout différent du rôle stratégique des grands bâtiments. La condition même de ceux-ci les

réserve à peu près seuls au rôle de l'offensive, ils ont pour mission de rechercher en pleine mer l'ennemi, de le détruire, de procéder à des débarquements; en un mot, ils représentent la grande guerre maritime, non moins nécessaire et légitime que la guerre d'embuscade. Aussi notre flotte de cuirassés de haute mer et de croiseurs ne cesse-t-elle de s'accroître, à juste raison, à côté de notre flotte de torpilleurs; comme elles ont chacune son action et son rôle propres, elles ont droit l'une et l'autre à l'existence. Notre état-major a pensé que la sagesse en matière de constructions navales pouvait avoir de commun avec la vertu d'être un milieu entre deux extrêmes.

L'exemple de ces controverses contemporaines sur les unités navales est de nature à mieux faire comprendre la question de stratégie maritime que le comte de Toulouse signalait à l'attention de Louis XV; si les termes apparents du problème ne sont pas les mêmes, les données essentielles du problème sont au fond à peu près identiques.

« Il s'est rencontré quelquefois, dit-il, des avis différents sur l'usage le plus utile qu'on pouvait faire des vaisseaux; les uns ont prétendu que des armées navales étaient d'une grande dépense et de peu d'utilité, — ce sont nos escadres de cuirassés dont quelques écrivains ont tant médit de nos jours, — qu'il valait mieux disperser les vaisseaux en escadres particulières, pour croiser tantôt dans un endroit, tantôt dans un autre, selon les flottes marchandes que l'on attend des pays éloignés, » — ce sont à peu près nos flottilles de torpilleurs, disposées en vigies sur le pourtour de nos côtes pour courir sus à l'ennemi.

Il compare, au point de vue des services à attendre, les grandes flottes et les petites escadres; car chacun de ces systèmes d'armement maritime a ses avantages propres.

Ce qu'il faut comprendre, comme dans le débat théorique entre le cuirassé et le torpilleur, c'est que les deux moyens d'action sont aussi nécessaires l'un que l'autre à une marine militaire qui veut pleinement répondre à sa raison d'être. « Voilà en abrégé les avis différents, sur quoi on pourrait s'étendre beaucoup davantage, mais qui prouvent que la France ne peut se passer d'un nombre considérable de vaisseaux, à quelque usage que l'on juge à propos de les employer. » La raison veut que le matériel naval se compose de deux types d'unités de combat : d'une part, les vaisseaux à trois ponts, destinés à agir ensemble; d'autre part, les frégates légères, destinées à agir seules ou à former des escadrilles volantes. « Pour parler sans prévention, je crois qu'il y a des occurrences où les armées navales ne conviennent point, comme il y en a aussi où elles sont absolument indispensables. »

Après avoir concilié les deux thèses en présence, en faisant à chacune sa part, le comte de Toulouse montre dans quelle erreur on tomberait en assimilant pour la levée et la préparation militaire les forces de terre et les forces de mer; sous le prétexte que les premières peuvent être mises en état dans un temps relativement court, on prétend qu'il doit en être de même des secondes, et qu'il est inutile par suite d'immobiliser à l'avance dans les arsenaux tout un capital improductif. Cela montre que les institutions maritimes ont subi dans le passé des attaques analogues à celles de nos jours, car c'est encore un reproche que l'on entend parfois adresser à notre budget de la marine d'absorber des sommes énormes que l'on dit inutiles au moment même où elles sont employées. Il n'en va nullement, dit le comte de Toulouse, des escadres comme des armées de terre; le roi peut lever des troupes en un temps très rapide, « au lieu que toute sa puissance et ses trésors ne peuvent construire d'un jour à l'autre le

nombre de vaisseaux de la qualité nécessaire. Il faut donc s'y prendre de loin, si l'on pense comme moi qu'il y ait des occasions où les armées navales soient utiles. »

Cela encore est une vérité qui paraîtra évidente, et le comte de Toulouse reconnaît qu'il ne dit « rien de nouveau » ; mais l'évidence n'a-t-elle pas besoin parfois d'être démontrée à ceux qui ne veulent point la voir? et n'était-il pas en droit d'attirer l'attention du jeune roi sur ces sortes d'axiomes, puisqu'il avait appris que ces fonds si parcimonieusement distribués à la marine depuis une dizaine d'années, il était question de les réduire encore ? Les dépenses ordinaires correspondent aux besoins courants, solde des équipages, entretien du matériel, etc. ; mais il s'agit aussi de construire des vaisseaux dont la France a besoin et par conséquent de ne pas diminuer l'argent de la marine.

Le comte de Toulouse rapporte qu'il avait fait adopter par le duc d'Orléans un plan de restauration maritime ; il faut croire que le Régent avait fini par ouvrir les yeux sur le mal qu'il avait fait à la France. L'amiral de France lui avait montré qu'on devait construire suffisamment de navires pour être en état d'avoir, — il ne dit pas en combien de temps, — une armée navale de cinquante vaisseaux de ligne, à savoir quatre de cent canons, six de quatre-vingt-dix, vingt de soixante-quatorze, vingt de soixante-quatre, sans compter les bâtiments d'un rang inférieur. L'exécution de ce projet avait été commencée ; le roi avait actuellement trente vaisseaux construits ou devant être achevés dans l'été prochain. Ce qui a été commencé doit être fini ; aussi il n'y aurait rien de plus malheureux à tous égards que la diminution des fonds. Il est facile de deviner ce qui en résulterait de fâcheux : les constructions abandonnées, les ouvriers dispersés, et enfin, ce qui serait le plus triste, « tout espoir perdu de voir

jamais à la France une marine, je ne dis pas comme elle l'a eue, mais comme tout homme qui voudra réfléchir conviendra qu'elle ne peut se dispenser de l'avoir. »

Il paraît que les adversaires de la marine s'appuyaient sur un singulier sophisme: à quoi bon une flotte, puisque la France ne pourra jamais être maîtresse de la mer contre l'Europe entière? A quoi bon une armée, aurait-on pu leur dire, puisque la France ne pourra jamais être maîtresse de la terre contre l'Europe entière? « La réponse est aisée à faire. La France n'aura-t-elle jamais de guerre que ce ne soit contre toute l'Europe? Et ne suffit-il pas que, pourvu qu'elle ait pour elle une puissance maritime, — j'entends l'Espagne ou la Hollande, — elle soit en état de tenir contre d'autres? Je ne parle point de l'Angleterre, parce que, étant la plus forte sur mer, si elle était pour nous, la chose serait sans difficulté. »

Voici la conclusion de ce mémoire; on remarquera ce ton de simplicité et de franchise, de nature à faire impression sur l'esprit du jeune roi.

« Je crois avoir touché tous les points que je me suis proposé; je ne présume point assez de moi pour penser que mes idées sont meilleures que celles des autres; mais, s'agissant d'une chose à quoi j'ai tant de raisons d'être attaché et dont je prévois la perte, je crois, en disant ce que je pense, m'acquitter du devoir d'honnête homme et du sujet le plus attaché au Roi, ce que je serai toute ma vie. »

L'autre mémoire sur la marine, qu'on a signalé au début de ce chapitre, n'était pas destiné à passer sous les yeux de Louis XV, et il n'y a pas lieu de supposer qu'il lui ait été communiqué. Il avait été composé pour le comte de Toulouse lui-même par le secrétaire de ses commandements, comme si l'amiral de France avait désiré avoir à sa

disposition le résumé des arguments à opposer aux adversaires systématiques de la puissance navale du royaume.

Henri du Trousset, sieur de Valincour, ami intime de Racine, qu'il remplaça à l'Académie française, et de Boileau, qui lui dédia la satire sur l'Honneur, historiographe de France, joignait aux fonctions de secrétaire général de la marine celles de secrétaire des commandements de M. le comte de Toulouse. Saint-Simon en parle dans ces termes : « C'était un homme d'infiniment d'esprit et qui savait extraordinairement, d'ailleurs, un répertoire d'anecdotes de cour,... un homme doux, gai, salé sans vouloir l'être,... qui avait su conserver la confiance du roi, être considéré de Mme de Maintenon et ne lui être point suspect en demeurant publiquement attaché à Mme de Montespan jusqu'à sa mort et à tous les siens après elle. M. le comte de Toulouse avait aussi toute confiance en lui.... » Placé par Mme de Montespan auprès de l'amiral de France dès sa première jeunesse, il avait présidé pour ainsi dire à son éducation maritime. Il savait extraordinairement, suivant le mot de Saint-Simon ; on peut se faire une idée de cette science dans un *Traité sur les prises* et dans un autre sur *l'Établissement des congés*, c'est-à-dire du droit de navigation, *dans la Méditerranée et dans l'Océan*, composés tous deux pour l'usage du comte de Toulouse [1]. On y voit que les questions les plus épineuses du droit maritime lui étaient familières, et l'on comprend qu'il ait été chargé par Colbert et Seignelay de réunir les matériaux de la célèbre Ordonnance sur la marine de 1689.

Sur le désir du comte de Toulouse, il devait composer une *Histoire de la navigation*; il lui était aisé d'en réunir tous les éléments, comme secrétaire général de la marine.

1. Eugène Sue les a publiés au tome IV de son *Histoire de la marine française*.

On ne sait si cet ouvrage avait été rédigé. Un incendie, resté célèbre dans l'histoire des lettres françaises, détruisit la magnifique bibliothèque de livres et de manuscrits qu'il avait réunie dans sa maison de Saint-Cloud. Valincour était un sage, qui se borna à dire en apprenant ce désastre : « Je n'aurais guère profité de mes livres si je ne savais pas les perdre. » Le *Mémoire sur la marine de France* a été retrouvé dans les rares papiers qui échappèrent à l'incendie [1]; il est de nature à faire regretter la perte de ce que Valincour avait pu écrire sur notre histoire navale. Composé en 1725, ce mémoire, comme celui du comte de Toulouse, appartient à cette période où l'on put croire que la France, après la mort du duc d'Orléans, allait enfin secouer sa torpeur maritime.

« Le royaume de France est une péninsule environnée, dans plus de moitié de son étendue, de l'Océan et de la Méditerranée, et par conséquent la mer lui peut être très utile durant la paix et très pernicieuse durant la guerre. Donc il a besoin d'avoir en tout temps une marine bien entretenue. » Nécessité d'une marine en temps de paix, nécessité d'une marine en temps de guerre : ce sont les deux premiers points de cet écrit, où les idées et les faits sont présentés avec beaucoup de netteté et de méthode.

A propos de la marine marchande, quelques détails montrent combien elle avait encore besoin d'être encouragée, malgré l'impulsion que lui avait donnée la Compagnie des Indes. Du port de Saint-Malo on avait vu sortir dans une seule matinée, sous le règne du feu roi, soixante et un bâtiments de tout tonnage, dont cinquante avaient armé pour la pêche de la morue et de la baleine, et onze pour les colonies d'Amérique ou les Indes orientales; dans

1. Publié par Monmerqué, en tête des *Mémoires de Villette*, p. L-LXII; voir ci-dessus, p. 55.

ce même port de Saint-Malo, il y avait à présent cent cinquante vaisseaux sur la vase, qui pourrissaient faute d'emploi. Bayonne, la Rochelle, Dieppe, n'étaient pas dans une situation moins triste ; les ports se ruinaient et se comblaient faute d'entretien, et bientôt ils ne seraient plus en état de recevoir des vaisseaux.

Pour montrer qu'une marine militaire était nécessaire à la sécurité de nos côtes, Valincour rappelait que lors des débarquements des Anglais sur les côtes de Bretagne et de Normandie, au cours de la guerre de la ligue d'Augsbourg, les milices des garde-côtes n'avaient rendu que des services à peu près illusoires. Dans la guerre de la Succession d'Autriche et dans la guerre de Sept ans, combien de fâcheux exemples de ce genre viendront se joindre à ceux du règne précédent ! Faire marcher des troupes de terre pour s'opposer à des débarquements, c'est affaiblir les garnisons ; c'est les affaiblir inutilement, car les troupes détachées arrivent toujours trop tard, et elles ne peuvent pas rendre à l'ennemi le dommage qu'il a fait ; c'est encore les affaiblir pour un mal, à cause des dégâts commis par les gens de guerre à l'aller et au retour. Valincour n'est donc pas partisan des opérations combinées des armées de terre et de mer ; selon lui, la défense des côtes n'appartient qu'à la marine, parce que la marine peut seule assurer efficacement ce service.

Grand admirateur de Richelieu et de Colbert, dont il résume rapidement l'œuvre féconde, le secrétaire général de la marine constate avec douleur que la France maritime a désappris les traditions que ces ministres lui avaient léguées. Bien loin de songer, comme les Anglais et les Hollandais, à rendre notre commerce plus prospère que celui de nos voisins et nos flottes plus redoutables, nous semblons ne plus avoir souci ni de notre marine, ni de nos colonies, ni de notre commerce.

« Nos colonies manquent de tout, n'ont ni forts en état de défense ni soldats en nombre suffisant et sont hors d'état de résister à un coup de main. Il n'y a pas une seule batterie en état; les canons sont à terre et les affûts pourris. » Il fait remonter la responsabilité de cette situation si compromise au « jeune homme de vingt-quatre ans » qui dirige la marine, « de bon esprit, qui a de très bonnes intentions, mais qui ne sait pas de quelle couleur est la mer. » Après avoir fait ainsi le procès de Maurepas, il prend à partie son grand-père et son père, Louis et Jérôme de Ponchartrain, c'est-à-dire toute l'administration de la marine depuis la mort de Seignelay. « Voilà par où la marine de France est tombée peu à peu dans l'anéantissement où elle est aujourd'hui, et cela plus par incapacité des ministres et par mauvais gouvernement que faute d'argent. »

Quelle que fût la cause de cet état de choses, il y avait un mal auquel on devait remédier sans retard, car il entraînait derrière lui des maux de tout genre : c'était la ruine matérielle de nos ports. « Il n'y a rien dans le royaume qui soit plus important que la conservation des ports et rien à quoi on donne moins d'attention.... Les officiers d'amirauté en écrivent, les négociants s'en plaignent comme de la ruine totale du commerce. On écrit au bout de six mois à un ingénieur d'en faire son procès-verbal; il le fait bien ou mal, selon qu'il a plus ou moins de capacité; on trouve que la somme qu'il demande est trop forte; on laisse là le procès-verbal, et le port continue à se ruiner. Ce qui coûterait aujourd'hui vingt mille écus en coûtera demain quarante mille, et dans un an deux cent mille. » Les lenteurs paperassières et les économies mal entendues que l'on reproche parfois à notre administration n'étaient pas ignorées de l'administration de l'ancien régime.

« Voilà, dit encore Valincour, l'état où sont la plupart des ports du royaume, qui ressemble par cet endroit à une maison en décret qu'on laisse périr, faute de réparations. » Une preuve des conséquences fâcheuses de cet abandon, c'est l'exemple des armateurs basques de Ciboure et de Saint-Jean-de-Luz : comme ils ne peuvent plus faire hiverner leurs navires dans le port de Bayonne, ils sont obligés de les mettre au port du Passage et d'acquitter de ce chef des droits aux Espagnols. Valincour termine par cette remarque, où il a pleinement raison : « Le moindre port ruiné fait perdre chaque année au roi et au royaume dix fois plus qu'il n'en coûterait pour le réparer. »

Nous avons déjà parlé de ce sentiment rétrospectif de tristesse que fait naître trop souvent la lecture des documents de notre histoire maritime du XVIIIe siècle. Il est triste, en effet, de voir que les plus belles paroles restent sans effet ou que les plans les mieux combinés échouent dans l'indifférence, parce que le gouvernement n'est pas à l'unisson des Français de bonne volonté qui lui soumettent des mémoires sur la restauration de la marine ou des projets maritimes contre l'Angleterre. On peut déjà éprouver quelque chose de ce sentiment en pensant que ces deux mémoires, marqués au coin du bon sens et de la vérité, qui ne parlent ni d'aventures lointaines ni de folies héroïques, mais qui réclament simplement des réformes nécessaires et d'une évidence indiscutable, ne rencontrèrent aucun écho. S'ils n'avaient pas été conservés par une sorte de hasard, on ne pourrait en soupçonner l'existence, car rien ne fut changé ni dans notre système politique ni dans notre situation maritime.

Cependant il y avait intérêt à parler des écrits du comte de Toulouse et de Valincour, que n'ont point connus les historiens de notre marine; dans cet affaisse-

ment des caractères et dans cette décadence matérielle qui caractérisèrent trop longtemps le règne de Louis XV, notre devoir est de rendre justice aux Français qui eurent le sentiment de la grandeur de la France et des vrais intérêts de sa marine.

CHAPITRE V

LA POLITIQUE MARITIME DE MONSIEUR LE DUC ET DU CARDINAL DE FLEURY

Monsieur le Duc premier ministre. — La marquise de Prie. — Fleury premier ministre. — Ses relations avec Horace Walpole. — Valincour et son mémoire sur l'état de l'Europe. — L'alliance anglaise, *societas leonina*. — Cassard enfermé à Ham. — La situation maritime à la mort de Fleury.

Le duc d'Orléans était mort d'une attaque d'apoplexie en quelques instants, le 2 décembre 1723. Ses intimes n'en furent point surpris : ils connaissaient « l'air pesant », « l'air hébété », « la langue épaisse » de ce malheureux prince, que la débauche avait usé avant l'âge et qui parfois, le matin, à son lever, donnait l'illusion d'un vieillard en enfance. Saint-Simon, qui avait lu la mort sur ces traits décomposés, avait songé à s'occuper à l'avance de la désignation de son successeur, car la majorité de Louis XV à treize ans révolus, aux termes de la vieille ordonnance de Charles V, n'était qu'une fiction légale. Le jeune roi, malgré sa précocité, ne pouvait encore gouverner en personne, et le duc d'Orléans ne devait sûrement pas vivre jusqu'à l'âge de sa majorité intellectuelle. Saint-Simon s'était ouvert de cette éventualité au précepteur du roi, Fleury, évêque de Fréjus, qui vivait en grande confiance auprès de son élève; il lui avait donné le conseil de

s'assurer de cette succession de premier ministre au moment même où elle serait vacante. Il trouva un homme très modeste, qui déclarait que la place était au-dessus de son état et qu'elle ne pouvait revenir qu'à une personne, Monsieur le Duc. Saint-Simon de se récrier, de peindre Monsieur le Duc sous les plus noires couleurs, de lui représenter ce qu'était le personnage : « une bêtise presque stupide, une opiniâtreté indomptable, une fermeté inflexible, un intérêt insatiable et des entours aussi intéressés que lui.... » Fleury se borna à sourire ; son parti était pris.

Quelques semaines plus tard, les pressentiments funèbres de Saint-Simon sur le duc d'Orléans étaient réalisés. A la même heure, l'évêque de Fréjus disait à Sa Majesté qu'elle ne pouvait mieux faire que de prier Monsieur le Duc, qui était présent, de se charger du poids de toutes les affaires et de prendre la place de premier ministre, comme l'avait eue le duc d'Orléans. Le roi fit un signe de tête ; Monsieur le Duc prêta aussitôt le serment de sa charge. Louis XV avait un nouveau premier ministre, l'Angleterre un nouvel ami, et notre marine, par suite, un ennemi de plus.

Louis-Henri, duc de Bourbon, dit Monsieur le Duc, arrière-petit-fils du grand Condé et premier prince du sang, âgé à cette époque de trente et un ans, n'était guère connu que pour avoir été l'un des familiers du Régent et pour s'être prodigieusement enrichi avec les actions du Missisipi ; pour lui et pour d'autres princes de sa famille, elles avaient été « plus que les mines du Potosi. » Son court ministère de trois ans, trop long pour les intérêts de notre marine, ne fut guère que la prolongation des scandales de la Régence et de la détestable politique de cette époque.

« Monsieur le Duc, dit Saint-Simon, fut un homme fait

exprès pour la fortune de l'Angleterre. » Il vivait dans une liaison publique avec la marquise de Prie. « Avec de la beauté, l'air et la taille de nymphe, » cette femme fut « la Médée de la France » pendant le ministère de Monsieur le Duc. Les Anglais avaient pu croire leur situation perdue à Paris après la mort successive de Dubois et du duc d'Orléans : la fortune leur réservait la marquise de Prie. Bien vite au courant de la domination absolue qu'elle exerçait sur le premier ministre, ils se hâtèrent de la gagner ; ce n'était qu'une affaire d'argent, qui fut bientôt conclue. La pension de quarante mille livres sterling qui avait été servie à Dubois fut désormais servie à la marquise.

Pour l'Angleterre, ce fut un million placé chaque année à de gros intérêts. Mené par Mme de Prie, Monsieur le Duc marcha toujours, par rapport à l'Angleterre, sur les traces de son prédécesseur. Les conséquences de cette conduite sont faciles à deviner pour la marine ; ce furent trois nouvelles années de silence et pour ainsi dire de mort à ajouter aux huit années précédentes, où le duc d'Orléans avait dirigé les affaires.

En 1725, un événement inattendu servit à merveille les intérêts de l'Angleterre. Monsieur le Duc, pour rendre sa situation plus forte à la cour, avait imaginé de marier le roi à sa guise et de faire épouser à cet enfant de quinze ans Marie Leczinska, qui en avait vingt-deux. Avant de conclure ce mariage, il avait fallu renvoyer à la cour de Philippe V la jeune infante d'Espagne, qui était élevée au Louvre depuis quelques années pour être un jour la femme de Louis XV. Car un rapprochement politique s'était fait entre Paris et Madrid après le renvoi d'Alberoni ; l'Angleterre avait pu le voir sans inquiétude, à présent que la France, d'accord avec elle, avait travaillé et réussi à détruire la marine de l'Espagne ; des fiançailles entre une fille de Philippe V et son cousin le roi Très

Chrétien avaient été conclues, comme un symbole visible de la réconciliation des deux branches de la maison de Bourbon. Aussi le brusque renvoi de l'infante fut pour l'Espagne une cruelle injure; prêt à recommencer la guerre pour venger cet affront personnel, Philippe V se rapprocha aussitôt de son ancien ennemi l'empereur Charles VI. Pour se garder de l'orage qu'il avait follement provoqué, Monsieur le Duc ne vit qu'un moyen, se jeter de plus en plus dans les bras de l'Angleterre. Il serait difficile de dire qu'il sacrifia la marine plus qu'il ne l'avait déjà fait; du moins, il était bien clair qu'aussi longtemps que l'ami de la marquise de Prie et des Anglais serait aux affaires, l'heure de la résurrection ne viendrait pas pour la marine française.

Allait-elle enfin sonner, quand au milieu de l'année 1726 Monsieur le Duc reçut l'ordre de se retirer sur-le-champ à Chantilly, et que l'évêque de Fréjus reçut à peu près à la fois les rênes du gouvernement et la pourpre cardinalice? Le nouveau cardinal et premier ministre était-il de la grande famille des d'Ossat et des Richelieu qui, cardinaux comme lui, avaient eu un sentiment si profond de la grandeur maritime de la France? Il ne fallut pas longtemps pour se convaincre que rien n'était changé. C'était toujours le même vent qui soufflait à Versailles; il venait toujours des côtes de l'Angleterre, et il ne pouvait pas apporter à la France maritime le signal de sa régénération.

Tout manquait à Fleury pour jouer les Richelieu, aussi bien dans la politique étrangère que dans la marine; à dire vrai, il n'y songea jamais. Son grand âge, — il avait soixante-treize ans quand il prit le pouvoir, et il ne le quitta qu'avec la vie, à quatre-vingt-dix ans, — l'influence des traditions politiques établies depuis une dizaine d'années, ses relations personnelles avec Horace Walpole, son

amour excessif de l'économie, assez voisin de l'avarice, tout contribuait à le convaincre qu'il n'y avait qu'à laisser la marine en proie à sa décadence.

Fleury avait trouvé le gouvernement, suivant le mot de Saint-Simon, « entièrement monté au ton de l'Angleterre. » Sa Majesté britannique était alors représentée à Paris par un ambassadeur fort habile, souple, insinuant, flatteur, Horace Walpole, frère de Robert, qui fut à Londres pendant de longues années l'homme de confiance et le premier ministre des rois de la maison de Hanovre. En diplomate qui a du flair et qui est au courant des intrigues de cour, Horace Walpole avait ménagé Fleury depuis quelque temps « comme un homme qui pointait. » Il s'était empressé d'aller lui rendre visite à Issy, lors de cette disgrâce apparente qui précéda son élévation subite; par cette simple démarche, l'habile Anglais s'était dévoué « personnellement le cardinal à un point qui est inexprimable. »

Le nouveau premier ministre n'avait pas les goûts et les besoins d'argent d'un cardinal Dubois ou d'une marquise de Prie; simple, désintéressé, économe, il continua aux affaires la vie modeste qu'il avait menée jusque-là. Ajoutons à ce propos qu'il traita trop souvent la fortune de l'État comme il traitait la sienne propre, aussi économe des deniers publics que des siens. « Il excellait aux ménages de collège et de séminaire, et qu'on me pardonne ce mot bas, au ménage des bouts de chandelle. » L'économie sans doute avait son prix après la banqueroute et les folies de la Régence; mais les finances d'un grand État demandent parfois à être maniées par d'autres que par un petit comptable mettant tous ses scrupules à bien tenir ses écritures, et des économies de bouts de chandelle n'ont jamais permis de constituer une flotte de guerre. Quoi qu'il en soit, avec un ministre qui n'était pas dévoré par

la soif de l'argent, l'Angleterre pouvait désormais faire et fit l'économie de son million annuel. Horace Walpole s'y prit d'une autre manière.

Fleury avait un défaut, « trop commun, dit Saint-Simon qui généralise, à ceux qui occupent de grandes places...; il prenait aisément les hommages, les avances, les louanges, les fausses protestations des étrangers et des souverains, pour réels et pour estime de sa personne, pour confiance en lui, même pour amitié véritable, sans songer qu'il ne les devait qu'à l'importance de sa place et au besoin qu'ils avaient de lui ou au désir de le gagner et de le tromper. » Cette leçon de sagesse politique que donne Saint-Simon convient à tous les temps; avec quelle réserve les hommes publics ne doivent-ils pas accepter les ouvertures et les flatteries de l'étranger, surtout quand cet étranger est, quoi qu'il puisse arriver, un ennemi naturel! Auprès de Fleury, le manège ne réussit que trop; pendant ce ministère sénile de près de dix-sept ans, on eut le droit de dire que la France fut la dupe de toutes les puissances de l'Europe, l'une après l'autre.

La situation modeste dans laquelle Fleury s'était toujours renfermé, malgré son ambition cachée et son entregent, soit comme évêque de Fréjus, soit comme précepteur du roi, l'ignorance où il était de la politique générale et du rôle nécessaire de notre marine quand il prit tout à coup les affaires, sa timidité naturelle, le persuadèrent trop vite et trop complètement que ses flatteurs étaient des amis sincères de lui-même et de la France; il ne crut plus qu'en eux, il ne jura plus que par eux. De telle sorte que « l'infatuation la plus imbécile » aboutit pour notre pays et sa marine au même résultat que l'égoïsme du Régent, que la vénalité de Dubois, que l'immoralité de la marquise de Prie. Triste époque que ce quart de siècle où nos hommes d'État, de gaieté de cœur, par intérêt ou par

sottise, n'eurent d'autre politique que de faire le jeu de nos ennemis !

Fleury fut comme ensorcelé par Horace Walpole. Joignant à ses respects, à ses hommages, à ses adorations ceux de son frère, qui dirigeait alors souverainement l'Angleterre, l'habile ambassadeur le persuada sans peine qu'ils ne se conduisaient tous deux que par ses conseils ; il le flatta de ce rôle de protecteur de la paix européenne, qui convenait à son âge, à son rang, à son caractère, et dont la meilleure garantie était le maintien de l'entente cordiale entre Versailles et Londres.

Or les Walpole étaient les chefs de ce parti whig qui avait appelé Guillaume III, qui régnait de nouveau en Angleterre depuis la maison de Hanovre, et les whigs, « les plus envenimés ennemis de la France », avaient un triple objet, « qu'ils remplirent triplement et complètement » : empêcher à tout prix que la France ne relevât sa marine; empêcher avant tout la restauration de Dunkerque, qui avait été sous le règne de Louis XIV ce que Flessingue devait être sous le règne de Napoléon, le pistolet chargé au cœur de l'Angleterre, de Dunkerque qu'ils avaient brisé en morceaux et qu'ils pensaient bien ne voir jamais renaître ; par suite, conserver l'empire de la mer et le commerce maritime, « en sapant doucement ce qui nous en restait ». Voilà le premier objet, qui suffisait à consacrer notre ruine. Le second était d'aigrir le plus possible les rapports entre Versailles et Madrid, pour prévenir les effets que l'union de la politique et des flottes de la maison de Bourbon pouvait avoir pour Gibraltar, Minorque et les colonies. Le troisième, qui n'avait qu'une répercussion indirecte sur notre marine, était de maintenir l'union de l'Angleterre et de l'Autriche, ce qui était encore un moyen indirect de brider la France.

Pour comprendre à quel point Fleury se laissa duper par

ses bons amis d'Angleterre, il faut reproduire l'anecdote que Saint-Simon a racontée en deux passages de ses *Mémoires* [1].

« Je lui dis donc un jour ce que je pensais là-dessus, les inconvénients solides dans lesquels il se laissait entrainer, et beaucoup de choses sur les affaires.... Sur sa confiance en Walpole, en son frère et aux Anglais dominants, il se mit à sourire. « Vous ne savez pas tout, me répondit-il, savez-vous bien ce qu'Horace a fait pour moi ? » et me fit valoir cette visite [à Issy] comme un trait héroïque d'attachement et d'amitié qui levait pour toujours tout scrupule. Puis continuant : « Savez-vous, me « dit-il, qu'il me montre toutes ses dépêches, que je lui « dicte les miennes, qu'il n'écrit que ce que je veux ; voilà « un intrinsèque qu'on ignore, et que je veux bien vous « confier. Horace est mon ami intime, il a toute confiance « en moi, mais je dis, aveugle ; c'est un très habile homme ; « il me rend compte de tout ; il n'est qu'un avec Robert, « qui est un des plus habiles hommes de l'Europe, et qui « gouverne tout en Angleterre ; nous nous concertons, « nous faisons tout ensemble, et nous laissons dire. » Je demeurai stupéfait, moins encore de la chose que de l'air de complaisance et de repos, et de conjouissance en lui-même avec laquelle il me le disait. Je ne laissai pas d'insister, et de lui demander qui l'assurait qu'Horace ne reçût et n'écrivît pas doubles dépêches, et ne le trompât ainsi bien aisément ? Autre sourire d'applaudissement en soi : « Je le connais bien, me répondit-il, c'est un des plus « honnêtes hommes, des plus francs et des plus incapables « de tromper qu'il y ait peut-être au monde. » Et de là à battre la campagne en exemples et en faits.... »

Avec un aveuglement poussé à ce point inimaginable,

1. Édition de 1873, t. V, p. 309 ; t. XV, p. 326.

les mémoires raisonnés ne pouvaient avoir plus de prise sur Fleury que les conversations amicales. Valincour, dont il a été question au chapitre précédent, avait composé pour le cardinal un *Mémoire sur l'état de l'Europe en 1726* [1], c'est-à-dire quand il venait de prendre les affaires en mains et que l'Angleterre voulait nous entraîner à une nouvelle guerre contre l'Espagne. Le premier ministre pouvait y toucher du doigt tout ce qu'il y avait d'onéreux dans l'alliance anglaise.

« La première et aussi la plus inviolable règle de toute société, est que les pertes et les profits y soient communs. Dès qu'il est évident que tout le profit est d'un côté et tout le dommage de l'autre, la société est rompue, et par le droit divin, et par le droit des gens, et par le droit civil, qui appelle cette sorte de société *societatem leoninam*. Or, que peut gagner la France dans la guerre où les Anglais veulent l'engager ? Rien. Que peut-elle perdre ? Tout, et se perdre elle-même. Que peuvent perdre les Anglais ? Rien; on n'ira pas les attaquer dans leur île ni prendre Londres. Que peuvent-ils gagner ? Tout ce qu'ils souhaitent : détruire et faire périr les forces maritimes et le commerce de la France, de la Hollande et de l'Espagne; s'assurer l'empire de la mer, dont ils se mettent visiblement en possession. Ils chassent à force ouverte nos pêcheurs de morue de dessus le grand banc; ils font trembler l'Europe et l'Amérique à la vue de trois escadres qu'ils ont armées et qu'ils ont fait agir, sans en donner aucune participation à la France, à qui ils proposent de tout sacrifier pour eux.... »

Fleury put lire encore ce passage, si vrai et si triste, où l'on devine l'homme politique qui sait voir et comprendre :

1. Publié par MONMERQUÉ en tête des *Mémoires du marquis de Villette*, p. XLVII-XLIX. Voir ci-dessus, p. 55.

« Ces Anglais, qui sont si fort nos amis, ne seront-ils jamais nos ennemis? ne l'ont-ils jamais été?... Cette amitié, qu'ils nous vendent si cher, durera-t-elle plus longtemps que l'utilité qu'ils en retirent? et s'ils viennent à se tourner contre nous dans le fort d'une guerre où ils nous auront engagés, où en serons-nous? Notre marine détruite; pas un vaisseau à mettre à la mer; la plupart des officiers hors d'état de servir; les côtes exposées, les ports ruinés faute de réparations; nos colonies d'Amérique n'ayant pas de quoi faire la moindre résistance et pouvant être enlevées d'un coup de main.... »

La guerre de la France et de l'Angleterre contre l'Espagne, dont le patriotisme clairvoyant de Valincour s'alarmait avec raison, n'éclata pas, et il faut en féliciter l'habileté de Fleury; mais suffisait-il d'avoir évité une faute qui aurait fait le jeu de nos alliés d'aventure? Ne fallait-il pas peu à peu se soustraire à cette alliance qui avait tous les caractères d'une tutelle ruineuse et humiliante? Se conduire avec l'Angleterre honnêtement, sans bassesse, et intérieurement la considérer toujours comme une ennemie naturelle : ces paroles déjà citées de Saint-Simon caractérisent à merveille ce qu'aurait dû être notre ligne de conduite vis-à-vis de la Grande-Bretagne; elles caractérisent parfaitement aussi, mais par le contraire, ce qu'elle fut sous le ministère de Fleury.

Le 31 décembre 1720, une tempête et une marée extraordinaires, comme il y en a par les vents du nord-ouest sur les plages de la mer du Nord, avaient détruit le grand batardeau construit en 1714 pour barrer l'accès du port de Dunkerque. L'ouragan semblait avoir travaillé pour la malheureuse ville. Ses habitants se mettent à l'œuvre en silence; avec les matériaux des anciens forts qu'on avait démolis en vertu des traités d'Utrecht et de la Triple Alliance, ils construisent de petites levées le long

de l'ancien chenal, ils y creusent une rigole qui débouche à la mer, quelques navires marchands se risquent par cette voie nouvelle et pénètrent dans le port : Dunkerque allait renaître. Mais l'Angleterre veille, elle réclame, elle rappelle les traités : Louis XV donne l'ordre, en 1730, de raser les petites chaussées en pierres ; le canal, que plus rien ne protégeait, se combla peu à peu. De nouveau Dunkerque était mort. Fleury avait obéi à la mise en demeure des Anglais.

Cependant, nos alliés avaient entrepris à nos portes, dans ces îles de Jersey et de Guernesey d'où tant de corsaires devaient sortir au cours du siècle, des travaux de défense, ports, fortifications, magasins. Fleury ne fait aucune représentation. Bien mieux : comme les Anglais devaient tirer leurs matériaux de construction d'Angleterre et que ces transports étaient parfois périlleux, il leur permet de les prendre tous en France, d'où les commodités de transport étaient plus grandes. Qu'on mette en parallèle Dunkerque et Jersey : une alliance à de telles conditions, c'est bien ce que Valincour appelait une *societas leonina*.

La complaisance incroyable de Fleury pour les Anglais, la crainte de les blesser, lui fermaient les oreilles à toutes les demandes d'argent pour le rétablissement de la marine et le développement du commerce ; en quoi son anglophilie et son avarice s'entendaient à merveille. Un conseiller d'État, Fagon, qui était à la tête du commerce et dont Saint-Simon a recueilli les doléances, ne cessait de se plaindre et de demander les fonds nécessaires : peine perdue. Maurepas, le ministre de la Marine, n'était pas plus heureux. « Pour protéger, dit-il, cette source de richesses [le commerce], il fallait augmenter les dépenses de la marine; et tant que M. le cardinal a été en place, il s'est refusé — pour des raisons qui lui sont personnelles et

dont il ne rend compte à personne qu'au roi — de se prêter à cette augmentation de nos forces navales [1].... » Quand Maurepas lui montrait l'importance de la marine et la nécessité de la soutenir par de larges subventions : « Vous êtes orfèvre, monsieur Josse, » était la réponse ordinaire du cardinal.

L'ami des Anglais n'avait parfois pas plus d'égards pour nos marins que pour notre marine. On connaît la fin lamentable de Cassard, l'héroïque Nantais, dont le nom est porté aujourd'hui par un bâtiment de notre flotte, et dont Du Guay-Trouin disait un jour devant lui aux courtisans de Versailles : « Saluez, Messieurs, saluez très bas M. Cassard, un des plus grands corsaires que la France ait produits. »

Le glorieux compagnon de Pointis dans l'expédition de Carthagène; le hardi capitaine qui, à la tête d'une frégate et de deux corvettes, dispersait aux Sorlingues en 1708 un convoi anglais de trente-cinq voiles et capturait cinq navires, qui, en 1709, escortant un convoi de blé avec deux bâtiments de la marine royale, tenait tête sur les côtes d'Afrique pendant vingt-quatre heures à quinze navires de guerre anglais, les forçait à la fuite et sauvait son convoi; le corsaire qui, en digne émule de Du Guay-Trouin, rééditait à sa manière, en 1712, au cours de quelques semaines, la campagne de Rio-Janeiro, prenait Praia et Santiago aux Portugais dans l'archipel du cap Vert, enlevait aux Anglais l'île de Montserrat dans les petites Antilles, apparaissait devant Surinam et y levait sur les Hollandais une contribution de huit cent mille florins, faisait des razzias à Saint-Eustache et à Curaçao, dispersait à son retour une escadre anglaise, lui prenait quelques

1. *Mémoire et Considérations générales sur le commerce de France présentées à S. M.*, par M. le comte DE MAUREPAS, sans date. Publié dans les *Mémoires de Maurepas*, t. III, p. 194-245.

vaisseaux et ramenait toutes ses prises comme un triomphateur chargé des dépouilles opimes; le héros que Louis XIV avait nommé lieutenant de frégate, capitaine de frégate, capitaine de vaisseau, chevalier de Saint-Louis, bien qu'il ne fût pas de la marine royale; Jacques Cassard, ruiné comme tant d'autres marins par la paix d'Utrecht et surtout par l'alliance franco-anglaise, était réduit à la misère. Depuis longtemps, des négociants de Marseille refusaient de lui payer des sommes qui lui étaient dues ; avec ses navires il avait, en 1709, sauvé un de leurs convois, et il leur réclamait le prix de l'armement de sa flottille. De là, procès devant le parlement d'Aix, avec toutes les lenteurs et tous les frais qui achevèrent de ruiner et d'exaspérer le malheureux.

Rebuté de tous les côtés, il crut qu'à Versailles il pourrait solliciter le ministre au nom de ses glorieux services et de cette croix, décernée par le grand roi, qui brillait en bonne place sur sa poitrine de marin. A Versailles, comme à Marseille et comme à Aix, il fut éconduit. Alors l'indignation et la colère débordent ; il exprime tout crûment au premier ministre les sentiments que lui dictent et ces dénis de justice, et sa misère présente, et le souvenir de ses exploits. Fleury voit comme une insulte personnelle dans l'explosion d'une âme profondément malheureuse. Cassard est arrêté et mis au château de Ham : c'était en 1736 [1]. Le brave, qui avait été l'honneur de la France et la terreur de nos ennemis de Portugal, de Hollande et d'Angleterre, avait ces Invalides pour fin de sa carrière. Cassard ne sortit jamais de sa prison, il y resta jusqu'à sa mort (21 janvier 1740), c'est-à-dire pendant trois ans et six mois.

1. L'ordre de son arrestation est du 5 février 1736. Il fut mis au séminaire de Notre-Dame des Vertus, puis, au mois de juillet, au château de Ham. LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *Jacques Cassard*, 1890.

Le règne de Louis XV fut bien dur à quelques-uns de nos marins et de nos colonisateurs. Cassart, traité comme un criminel d'État, meurt en prison après de longs mois de captivité; La Bourdonnais, enfermé trois ans et demi à la Bastille, en sort acquitté, mais mourant; Dupleix, le grand homme, meurt dans une profonde détresse; le comte de Lally, déshonoré par ses juges, essaye de se tuer et, à demi mort, est traîné à l'échafaud.

Il faut revenir à Fleury pour juger les résultats de sa politique et de la politique de son prédécesseur, du moins en ce qui concerne la marine. Empruntons encore à Saint-Simon un passage, écrit peu de temps après la mort du cardinal [1].

« Ce qui résulte de tout ce qu'on vient de voir, c'est que la marine de France se trouve radicalement détruite, son commerce par conséquent, tous les magasins épuisés, les constructions impossibles; qu'elle ne peut hasarder de vaisseaux à la mer qu'ils ne soient pourchassés, en quelque endroit que ce soit, de toute la vaste étendue des mers de l'un et de l'autre monde; que ses ports et ses côtes sont exactement bloqués, ses meilleures colonies enlevées, ce qui lui en reste très menacé et à la discrétion des Anglais, quand il leur plaira d'en prendre sérieusement la peine. Nul contrepoids à la puissance maritime de l'Angleterre, qui couvre toutes les mers de ses navires. La Hollande, qui en gémit intérieurement, n'ose pas même le montrer. L'Espagne ne pourra de longtemps se relever de la fatale assistance que nous avons prêtée à l'Angleterre de ruiner sa marine et d'estropier son commerce et ses établissements des Indes; et il faudrait à la France trente ans de paix et du plus sage gouvernement pour remonter sa marine au point que Colbert et Seignelay l'ont laissée. C'est, avec bien

1. Édition de 1873, t. XV, p. 330.

d'autres maux, ce que la France doit aux premiers ministres qui l'ont gouvernée depuis la mort du feu roi. Ainsi l'Angleterre triomphe de notre ineptie.... »

Quelques traits de cette peinture sont peut-être trop poussés au noir, comme on le verra à propos de l'administration de Maurepas et des faits de guerre maritime de cette époque. Mais l'on sait dès maintenant pourquoi le ministre de la Marine ne put jamais prendre que des demi-mesures, pourquoi nos marins furent trop longtemps condamnés à des besognes incomplètes, décousues, stériles. C'est qu'ils vivaient pour leur malheur sous le gouvernement de Monsieur le Duc et sous le gouvernement du cardinal Fleury, « également empoisonnés de l'Angleterre » [1].

1. Saint-Simon, t. XIV, p. 36.

CHAPITRE VI

MAUREPAS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

Réputation traditionnelle de légèreté de Maurepas. — Sa carrière. — Conditions politiques et financières de son administration maritime. — Suppression des galères. — *Réflexions sur le commerce et sur la marine.* — Travaux dans les ports. — Constructions navales. — Travaux scientifiques.

Dans son *Mémoire sur la marine de France*, composé en 1725 pour le comte de Toulouse, Valincour parle en ces termes du secrétaire d'État de la Marine, qui était alors en fonctions, et de sa manière d'administrer :

« ... Un jeune homme de vingt-quatre ans, de bon esprit, qui a de très bonnes intentions, mais qui ne sait pas de quelle couleur est la mer ni comment est fait un vaisseau ; qui, depuis qu'il est en place, n'a fait autre chose que d'examiner si d'un écrivain on peut faire un commissaire, ou si d'un garde-marine il faut faire un enseigne, et si on enverra celui-ci à Toulon et celui là à Rochefort. Du reste, il ne prendra conseil de qui que ce soit ; les officiers de guerre seront exclus de toutes les délibérations, mais il s'enfermera avec quatre commis qui n'en savent pas plus que lui et qui n'ont pas tant d'esprit. C'est avec eux qu'il dressera le projet de la campagne qui va s'ouvrir et les instructions pour la flotte, si l'on en peut

avoir une, et qu'il prescrira au général la conduite qu'il doit tenir.... »

Cette appréciation sévère et ironique pourrait être regardée comme un écho de l'inimitié dont le comte de Toulouse avait poursuivi le père de Maurepas et que Valincour, secrétaire des commandements de l'amiral de France, devait naturellement partager; mais il faut reconnaître qu'elle cadre assez bien avec d'autres témoignages qui ont valu à Maurepas une réputation de frivolité et d'insouciance, restée comme inséparable de son nom. Ce jeune homme de vingt-quatre ans, qui a de l'esprit et de bonnes intentions, mais qui ne sait rien et ne veut pas prendre conseil, fait penser à l'avance au vieillard devenu premier ministre de Louis XVI, que Marmontel a représenté « aimant ses aises et son repos, évitant tout ce qui pouvait attrister ses soupers ou inquiéter son sommeil. » Ce que l'on sait d'ordinaire de lui, c'est qu'il aimait les bons mots, qu'il tournait joliment l'épigramme, qu'il avait formé un volumineux recueil de chansons où toute l'histoire de son temps est racontée en couplets spirituellement tournés et d'où la note licencieuse n'est pas toujours absente. On a aussi sous son nom des *Mémoires* en quatre volumes, que l'on dit avoir été rédigés sous ses yeux, lors de son exil à Bourges, par son secrétaire de confiance, M. Sallé ; ces *Mémoires* ne sont pas pour donner une idée très précise de son rôle comme administrateur. Ce qui y tient, en effet, le plus de place, ce sont des anecdotes sur lui-même ou sur divers personnages et incidents de la cour de Louis XV, et ces anecdotes donnent parfois à ces pages le caractère léger et décousu d'un recueil d'ana.

Une chose frappe cependant dans cette suite d'historiettes et de couplets, c'est qu'il s'y mêle un nombre assez grand de pièces originales sur la marine et le commerce, qui offrent un intérêt véritable pour l'histoire administra-

tive ; si bien que l'on en vient à se demander si le ministre n'aurait pas été fait lui-même à l'image de ses *Mémoires*, s'il n'aurait pas été un mélange de sérieux et de frivole, et si la légèreté de son caractère n'aurait pas fait tort à sa réputation, en empêchant de distinguer ce qu'il avait pu concevoir et exécuter d'utile au cours de sa longue administration maritime.

Saint-Simon, qui ne pèche point par bienveillance à l'égard des ministres, parle de Maurepas en ces termes : « Il a bien dépassé son maître [La Vrillière] et bien profité des leçons de son grand-père [le chancelier de Pontchartrain], duquel il tient beaucoup. Il exerce encore aujourd'hui cette charge avec tout l'esprit, l'agrément et la capacité possibles. — Remarquons ce dernier trait, qui se rapporte au mérite même de l'administrateur et non aux qualités séduisantes de l'homme privé. — Il est de plus ministre d'État. La louange pour lui serait bien médiocre, si je disais qu'il est de bien loin le meilleur que le roi ait eu dans son conseil depuis la mort de M. le duc d'Orléans. »

L'auteur de la *Vie privée de Louis XV*, qui parle avec tant de sévérité des hommes et des choses de ce règne, et en particulier de la marine, porte cette appréciation sur le secrétaire d'État à la Marine : « Nous osons croire que la postérité, plus équitable [que les contemporains], regardera le comte de Maurepas comme le meilleur ministre que la marine ait eu sous Louis XV. Si l'on considère l'état de faiblesse où il la trouva au commencement de la guerre, le défaut de fonds qui lui manquèrent toujours dans ce temps malheureux, on sera surpris des choses qu'il fit avec si peu de moyens. » Le seul vice d'administration qu'il lui reproche, c'est d'avoir manqué d'énergie dans les punitions ; il aurait voulu le voir agir à l'égard de quelques mutins, comme les Anglais devaient le faire à l'égard de Byng, qui était infiniment moins coupable ;

« mais cette mollesse funeste était moins la sienne que celle du maître et du gouvernement. »

Ces deux jugements de Saint-Simon et de Moufle d'Angerville paraissent difficiles à concilier avec le jugement de Valincour et l'opinion de la plupart de nos historiens [1]; mais certains hommes ne joignent-ils pas à des capacités réelles des apparences de frivolité? Le plaisir de placer un bon mot ou de conter une anecdote un peu libre ne les empêche pas d'avoir des habitudes sérieuses de travail. Il semble que tel ait été le cas de Maurepas, qui vaut mieux que sa réputation; il porte dans l'histoire la peine de sa légèreté d'esprit, trop grande sans doute, surtout chez un homme public, mais qui n'atteignit pas toujours en lui le fond du caractère. Comme ministre de la Marine, il ne manqua pas d'idées, il introduisit des améliorations utiles; il ne fit pas beaucoup, il fit du moins beaucoup plus qu'on ne pourrait le croire en ne le jugeant qu'à la surface et en songeant aux circonstances dans lesquelles il se trouvait.

Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas et de Pontchartrain, baron de Beyne, né en 1701, avait été nommé secrétaire d'État de la Marine à l'âge de quatorze ans, quand le Régent avait renvoyé son père, Jérôme comte de Pontchartrain; on a vu comment Saint-Simon s'était fait lui-même l'exécuteur de cette singulière substitution de personnes, dont il avait eu la première idée, oubliant ainsi son mépris superbe à l'égard des « bourgeois porphyrogénètes ». Remarquons en passant que si l'expression peut s'appliquer à une famille de ministres, c'est bien à la dynastie des Phélypeaux qu'elle convient : la place de secrétaire d'État, entrée dans cette famille en

1. Chabaud-Arnault en a déjà appelé du jugement sévère porté par Henri Martin sur Maurepas ministre de la Marine; voir *R. M. C.*, t. CX, p. 49 et suiv.

1610, s'y maintint comme une propriété ininterrompue jusqu'en 1775.

L'apprenti-ministre de 1715 avait été placé sous la tutelle de son parent le marquis de La Vrillière, qui devait, tout en formant celui qui en avait le titre, faire les fonctions de ministre de la Marine ; d'ailleurs, l'existence du Conseil de la Marine, et mieux encore l'abandon systématique de nos forces navales, qui faisait partie de notre politique, ne laissaient à peu près rien à faire au secrétaire d'État de la Marine, quel qu'il fût. En 1718, Maurepas épousa la fille de La Vrillière ; dès lors il partagea l'exercice de sa charge avec son beau-père, qui paraphait ses signatures. Enfin, à la proclamation de la majorité de Louis XV, en février 1723, le secrétaire d'État, émancipé de la tutelle de son beau-père, commença à faire en personne les fonctions de sa charge, en joignant au département de la Marine celui de la Maison du roi. Plus tard, il fut ministre, c'est-à-dire membre du conseil du roi, et il put avoir ainsi une part d'influence dans la politique du règne.

Le 24 avril 1749, un incident futile de la vie de cour, mais qui est en harmonie avec cette époque de frivolité et de corruption, amena brusquement sa disgrâce. Maurepas avait déjà fait des couplets sur la marquise de Pompadour, dont le roi avait bien voulu rire ; un jour, la favorite trouva à Marly un quatrain qui n'était pas pour lui plaire. Il fut mis sur le compte de Maurepas, qui prétend d'ailleurs que l'auteur de ces vers est son propre ennemi le duc de Richelieu [1]. Mme de Pompadour demanda

1. Dans les *Mémoires de Maurepas*, t. IV, p. 213-221, on trouve ce document : « Mémoire contre M. de Maurepas remis par le maréchal de Richelieu à Mme de Pompadour, qui le donna au Roi, lequel l'appela *libelle*, en le rendant à M. de Maurepas qui l'a méprisé et n'y a pas répondu. » Ce mémoire reproche à Maurepas de

et obtint sur l'heure le renvoi du prétendu coupable. Maurepas devait rester exilé de la cour jusqu'à l'avènement de Louis XVI. A cette date, un retour inattendu de faveur lui valut la place de premier ministre, certainement trop lourde pour ses épaules de vieillard ; il devait mourir en fonctions, en 1781, à quatre-vingts ans passés.

Pour parler d'une manière équitable du rôle de Maurepas comme ministre de la Marine pendant cette longue période de vingt-six ans, de 1723 à 1749, il ne faut pas perdre de vue les conditions politiques et les conditions financières de son administration : les unes et les autres furent aussi fâcheuses que possible.

Jusqu'à la mort de Fleury, le système de l'alliance anglaise prévalut à Versailles ; il avait pour condition première l'abandon de notre marine, et l'on sait avec quelle facilité le cardinal s'y résigna. Lorsque l'ami d'Horace Walpole ne fut plus aux affaires, il fallut bien ouvrir les yeux à l'évidence et admettre l'existence de cette hostilité naturelle entre la France et l'Angleterre, dont Saint-Simon avait si souvent entretenu le Régent, puisque aussi bien la guerre avait éclaté comme d'elle-même entre les marines et les colonies des deux nations. Mais cette guerre fut faite un peu à l'aventure, sans plan d'ensemble, au hasard des événements quotidiens. N'aurait-il pas fallu avant tout chasser les Anglais de la Méditerranée pour rendre la liberté à nos escadres du Levant, qui étaient comme captives à Toulon depuis que les Anglais étaient maîtres de Gibraltar et de Minorque, rétablir à tout prix le port de Dunkerque, appuyer le prétendant Stuart, soutenir de toute notre puissance maritime nos colons du Canada et nos marchands de l'Hindoustan ? On songea

gouverner « despotiquement » la marine, d'en avoir écarté le comte de Toulouse, de négliger le matériel, etc.

bien à exécuter quelques parties de ce programme qui était comme imposé par les circonstances, mais le peu qui fut exécuté ou plutôt entrepris le fut d'une manière décousue et par suite stérile.

Ce qui fit presque toujours défaut à la France pendant le long règne de Louis XV, ce fut une volonté forte, capable d'embrasser de vastes desseins et d'en imposer l'exécution. Le roi aimait à entendre ses ministres lui parler de combinaisons politiques ; il eut même à son service, dans la dernière partie de son règne, tout un vaste système de diplomatie secrète, et il employa le chef de cette politique occulte, le comte de Broglie, à préparer un plan de guerre contre l'Angleterre, qui peut passer pour un chef-d'œuvre de conscience et de sagacité. Mais il semble qu'il ait toujours suffi au dilettantisme de ce prince intelligent et sans énergie d'avoir amusé son ennui par la connaissance de ce qu'il eût fallu faire ; quant à donner l'ordre d'exécution, cela demandait un effort de volonté qui était au-dessus de son apathie. Dans un mémoire sur notre marine et notre commerce comme il en rédigea plusieurs, Maurepas montrait de quel avantage était pour les Anglais la possession de Port-Mahon et de Gibraltar ; « il ne nous convient point, disait-il, ni au reste de l'Europe que ces deux places leur restent, » et il parlait des moyens de « tenir les Anglais en crainte et en échec..., de leur faire appréhender une descente.... » Quel fut le sort de ce mémoire? « M. de Maurepas a remis le présent mémoire au roi, il a même couru à la cour, mais l'on n'en a pas fait davantage [1]. » Combien de projets, des plus nécessaires et des plus pratiques, périrent de même dans cette atmosphère d'indifférence où Louis XV passa tout son règne!

1. MAUREPAS, « Mémoire et considérations générales sur le commerce de France présentés à S. M.... » (sans date), au tome III de ses *Mémoires*, p. 194, 241.

Les *Mémoires* de Maurepas fournissent quelques renseignements sur l'exiguïté des fonds qui étaient destinés à la marine. On se rappelle qu'après 1715 ces fonds n'avaient plus été que de huit millions ; tout ce que Maurepas avait pu obtenir de l'esprit d'économie de Fleury, c'était un million de plus. Dans un rapport lu au conseil royal du commerce le 3 octobre 1730, il expose en détail l'emploi des « neuf millions que Votre Majesté veut bien donner à la marine tous les ans [1]. »

Les galères absorbaient seize cent mille livres ; c'était beaucoup pour une marine d'une nature toute spéciale. Sans doute elle avait eu ses jours de gloire, mais elle ne répondait plus que d'une manière très imparfaite aux nécessités nouvelles de la guerre navale ; à présent, cette guerre se faisait surtout loin des côtes, en pleine mer, à des distances et dans des conditions où les navires à rames étaient dans l'impossibilité de jouer aucun rôle.

Notons tout de suite, à propos des galères, une décision radicale prise par Maurepas. Le 16 juin 1748, la mort du chevalier d'Orléans, fils naturel de l'ancien Régent, général des galères et grand prieur de France, lui permit d'exécuter une mesure qui s'imposait, car le peu d'utilité des galères dans la guerre de la succession d'Autriche, même quand il s'était agi de la défense des côtes de Provence, en avait démontré la nécessité. Le 27 septembre 1748, une ordonnance royale porta réunion du corps des galères à celui de la marine ; les galères furent donc désarmées, leur état-major versé dans l'état-major de la marine royale, les chiourmes réparties entre les ports de Toulon, Marseille et Brest, pour être employées aux tra-

1. MAUREPAS, « Extrait de l'état des affaires du département de la Marine... en 1730, » au tome III de ses *Mémoires*, p. 118-122.

vaux les plus pénibles des arsenaux [1]. — Plus tard, une ordonnance de 1767 établit aussi un bagne au port de Rochefort. — Le jour où fut prise cette mesure très utile, le galérien cessa d'être un matelot, ce qu'il n'aurait jamais dû être, pour devenir un forçat, ce qui était la conséquence naturelle de sa condamnation judiciaire.

En ajoutant aux seize cent mille livres absorbées par les galères les dépenses pour les colonies, qui, au point de vue financier et administratif, se confondaient avec la marine, soit 1 700 000 livres, — les appointements et pensions des officiers généraux, des autres officiers de la marine et des officiers de plume, la solde des troupes, soit, pour ces divers chapitres, 2 157 157 livres, — les pensions de l'ordre de Saint-Louis, les dépenses secrètes, le service des classes, les dépenses des hôpitaux, les loyers des magasins, les frais d'entretien des fanaux, c'est-à-dire des phares, et d'autres menues dépenses, Maurepas arrivait au total de 6 596 421 livres. Il restait donc de disponible pour la construction, l'entretien et le radoub des vaisseaux la somme de 2 403 579 livres.

Voici comment on employait cette somme de moins de deux millions et demi, qui paraîtrait bien misérable à nos ingénieurs des constructions navales.

En 1728, en fixant à neuf millions les fonds de la marine, le roi avait ordonné que le nombre de ses vaisseaux, du premier au sixième rang, serait fixé à cinquante-quatre, non compris les bâtiments de rang inférieur; ce sont à peu près les effectifs dont parlait le comte de Tou-

1. Sur les avantages de la réunion des deux marines, voir une note du 10 juillet 1748 (*État sommaire des Archives de la Marine*, p. 237). — Le bailli de Mirabeau, qui avait servi sur les galères du roi et de l'ordre de Malte, écrivit alors deux mémoires pour démontrer l'utilité de la marine des galères à côté de la marine des vaisseaux. Loménie, *Les Mirabeau*, t. I, p. 171.

louse dans son mémoire de 1724. Ce plan avait été exécuté presque en entier; car cinquante et un vaisseaux figuraient alors sur les états officiels, et les trois autres devaient être achevés dans un an. Une fois le total de cinquante-quatre vaisseaux atteint, les constructions devaient toujours continuer, à raison de trois vaisseaux par an, à cause de l'usure constante du matériel qui faisait que le vaisseau le mieux entretenu ne pouvait durer qu'une vingtaine d'années au plus. Or, ces frais annuels et nécessaires de construction, entretien, radoub, montaient à dix-neuf cent mille livres. Il ne restait donc que 415 579 livres pour les achats de munitions et marchandises, pour les fournitures des arsenaux, pour l'entretien des formes, chenaux, fosses, quais, hangars, etc. Dans ces conditions, on ne pouvait songer à employer la somme la plus minime pour les armements. Aussi le roi avait décidé que des fonds extraordinaires seraient accordés tous les ans à la marine à proportion du nombre et du rang des vaisseaux qu'il ferait armer. Quant à ces fonds d'armement, ils n'étaient pas représentés par un chiffre déterminé, précisément à cause du caractère extraordinaire qu'on leur assignait.

Dans un mémoire de date postérieure, Maurepas s'élevait avec juste raison contre cette thèse financière, que des fonds destinés à l'armement pour le temps de paix fussent qualifiés d'extraordinaires. Comme ils n'étaient pas prévus sur les dépenses inscrites, les contrôleurs généraux des finances ne voulaient pas ou ne pouvaient pas les avancer dans ces années d'économie à tout prix, et par suite les navires n'étaient jamais armés. « C'est là, dit le ministre, ce qui a occasionné les difficultés que la marine a toujours trouvées à obtenir des fonds pour armer. C'est ce qui la rend en quelque sorte dépendante des finances et qui est absolument contraire à l'ordre et à la bonne règle ; c'est

aussi ce qui a causé en partie l'épuisement où elle est tombée.... » En 1740, les armements demandaient huit millions, il n'en est accordé que six ; en 1744, quand il n'y avait plus de doutes à avoir sur notre rupture avec l'Angleterre, Maurepas demandait vingt millions pour mettre la marine sur le pied de guerre ; il en obtint dix, et ainsi de suite [1]. Il aurait été en droit de répéter à peu près ce que son père avait dit à sa décharge dans son mémoire justificatif de 1715 : quand on voudra bien considérer et les idées politiques régnantes et l'insuffisance de fonds continuelle, je me flatte que l'on sera encore plus étonné de voir la marine subsister que de la voir déchue.

Les Archives de la Marine possèdent un long mémoire de Maurepas de l'année 1745, intitulé *Réflexions sur le commerce et sur la marine* [2] ; il est tout à fait de nature à corriger l'impression fâcheuse que pourraient donner les *Mémoires* imprimés sous son nom, avec leurs anecdotes souvent suspectes et leurs couplets assez lestes. Dans ce début, l'on ne reconnaît pas la frivolité du Maurepas de la tradition :

« Depuis vingt-trois ans que le roi m'a confié le département de la Marine et celui du commerce maritime, j'ai eu occasion de faire beaucoup de réflexions sur ces deux parties de mon administration. L'application que j'y ai apportée durant une longue paix ne m'avait pas encore donné toutes les connaissances et l'expérience que la guerre présente m'a fait acquérir. L'usage que j'en fais journellement ne satisferait pas entièrement mon zèle si je les réservais pour moi seul ; il m'a engagé à jeter sur le pa-

1. Voir les chiffres donnés dans l'*État sommaire des Archives de la Marine* [par D. NEUVILLE], p. 615-616 ; en rapprocher les chiffres donnés par MARGRY, qui ne sont pas tout à fait concordants : *R. M. C.*, t. LXVIII, p. 102.

2. G 127 ; fol. 12-63.

pier des réflexions qui, n'ayant pour objet que la gloire du roi et le bien du royaume, peuvent servir autant pour l'avenir que pour le présent. Je m'y suis porté d'autant plus volontiers que personne ne m'a paru avoir des idées bien justes des forces navales et du commerce relativement aux avantages que l'État en retire.... »

Inutile d'exposer ici les arguments par lesquels Maurepas établit ces trois propositions : le commerce fait la richesse et par suite la puissance des États ; les forces navales sont indispensables pour la protection du commerce et la défense d'un État maritime ; les forces navales ne sont pas moins nécessaires pour la conservation des colonies. Ce sont des raisons de bon sens, qui prouvent du moins que ce ministre de la Marine comprenait les besoins multiples auxquels répond et répond seule une flotte puissante. On remarquera seulement la phrase suivante; elle peut faire comprendre, par son ton de demi-affirmation, à quels préjugés politiques on se heurtait alors en parlant de porter sur la mer le théâtre d'une guerre maritime. « Je crois pouvoir avancer que c'est principalement par mer qu'on doit faire la guerre à une puissance maritime. — N'oublions pas que ceci est écrit en 1745, quand nous étions en guerre ouverte avec l'Angleterre. — ... Je conviens qu'en France les forces de terre sont nécessaires et exigent de grandes dépenses en temps de guerre ; mais les forces navales le sont-elles moins quand il y a guerre contre une puissance maritime, et ne méritent-elles pas d'être préférées du moment qu'elles servent à procurer par le commerce de mer des revenus à l'État, sans lesquels on ne pourrait entretenir même les forces de terre ? »

Citons encore ce passage tout à l'honneur de la clairvoyance de son auteur : « J'ai souvent entendu dire à des ministres étrangers que notre marine était trop négligée;... qu'il vaudrait beaucoup mieux que le roi eût cin-

quante mille hommes de troupes de moins et cinquante vaisseaux de plus, qu'on ne pouvait imaginer l'effet que cette augmentation de vaisseaux produirait dans les cours étrangères, que ce serait le moyen le plus sûr de se faire craindre et respecter, de se procurer des alliés, et de prévenir les guerres que l'agrandissement de notre commerce et la faiblesse de nos forces navales pourraient nous occasionner. » La justesse de cette dernière observation s'explique par les progrès continus de la Compagnie des Indes et la stagnation de notre marine de guerre.

La marine dont parlait Maurepas n'était pas une marine de parade ; elle devait toujours être au travail, promener sur les mers en temps de paix le pavillon de Sa Majesté, de fréquentes croisières étant le moyen par excellence d'entretenir les navires, de former les équipages, de nous faire respecter ; les officiers, dit-il, « n'acquerront jamais dans un port les qualités qui constituent un bon officier ; » ce qu'il leur faut avant tout, c'est la pratique de la vie maritime en pleine mer.

En rappelant que Louis XIV, en 1682, avait fixé à cent vingt le nombre des navires de guerre, Maurepas dit que soixante vaisseaux, toujours entretenus en temps de paix, peuvent suffire, à condition de faire de la France le centre d'une coalition maritime contre la Grande-Bretagne, « qui s'arroge le titre fastueux de maîtresse de la mer ; » cette coalition se produira d'elle-même, la situation des puissances maritimes vis-à-vis de l'Angleterre ne différant pas de la situation de la France à son égard.

Pour la mise en état de cette flotte permanente de soixante vaisseaux, dont quarante dans les ports du Ponant et vingt à Toulon, il faut, d'une part, un fonds permanent de vingt millions par an, représentant les dépenses normales de construction, d'entretien et d'armement ; il faut, d'autre part, pendant les deux années qui suivront

la paix, un fonds extraordinaire de vingt millions, à affecter spécialement à l'achat de canons, armes, munitions, approvisionnements et travaux dans les arsenaux. On armera chaque année quinze vaisseaux ; ainsi chaque vaisseau fera sa croisière tous les quatre ans. En attendant ces jours heureux, où la France aura une marine au complet, bien entretenue, avec des officiers instruits et des équipages entraînés par des armements réguliers, il faut s'occuper des dépenses de la guerre en cours et fournir à la marine des fonds suffisants pour qu'elle puisse se servir des forces qui lui restent.

Tels sont les points les plus intéressants de ce rapport ; très étudié dans tous ses détails, il dénote en Maurepas une connaissance approfondie de la question, soit qu'il l'envisage au point de vue de la politique générale en montrant le rôle nécessaire et les avantages de la marine, soit qu'il l'étudie au point de vue spécial de l'emploi des fonds, des constructions navales et des armements. C'est l'œuvre d'un esprit méthodique, intelligent, clairvoyant, aimant son métier ; ce n'est pas sous cet aspect que l'histoire a l'habitude de représenter le comte de Maurepas.

Le ministre, qui ne savait pas « de quelle couleur est la mer, » entendit se rendre compte des choses et faire en personne l'apprentissage de son métier ; en 1727, il visita lui-même les ports de Brest et de Rochefort. Ce voyage fut comme la préface d'une entreprise de restauration de nos ports maritimes.

Brest surtout paraît avoir attiré son attention. Le comte de Conflans devait dire un jour au duc d'Aiguillon : « Vous savez, Monsieur le Duc, la conséquence dont est le port de Brest.... Nous devons... regarder Brest comme la prunelle de l'œil et le seul maintien de toute notre puissance, sans quoi le royaume deviendrait aussi misérable que du

temps des anciens Gaulois [1]. » Maurepas avait déjà senti de quel intérêt il était de développer cette grande position stratégique, sur l'importance de laquelle il ne pouvait y avoir qu'un avis, bien qu'on la laissât peu à peu dépérir, avec les idées qui régnaient alors à Versailles. L'intendant Jacques Bigot de La Motte lui avait écrit, le 9 novembre 1736, à propos de l'arsenal de la Bretagne [2] : « Les nations maritimes en connaissent tout le prix, et après la démolition de Dunkerque, le plus grand avantage qui puisse leur arriver, c'est de voir le port de Brest négligé, et dans une situation à devenir inutile à la France, si on le laisse plusieurs années dans l'état où il est. » Il demandait, en 1738, pour le département de Brest, un peu plus de douze cent mille livres; on lui en accorda un peu moins de sept cent mille. Cependant, même avec cet esprit de lésinerie qui caractérise le gouvernement de Fleury, Maurepas put faire exécuter à Brest de nombreux travaux d'entretien et de transformation; ils furent l'œuvre d'un habile ingénieur, Choquet de Lindu, qui fut employé dans ce port pendant de longues années.

On fit aussi des travaux à Toulon, notamment l'établissement d'une nouvelle machine à mâter, de forges pour la marine et la fabrication des ancres; — à Rochefort, où l'arsenal fut entouré d'un mur continu; — à Bayonne, où l'ingénieur Touros et le capitaine de port Moisset enfermèrent l'Adour entre deux grandes murailles de pierre pour lui donner un plus grand tirant d'eau et créer ainsi un port de refuge sur la côte inhospitalière du golfe de Gascogne; — à Cherbourg, où l'on reprit en 1738, sur les vives instances de M. de Caux, directeur des fortifications, une partie des projets de Vauban : on

1. A. M., B[4] 74, fol. 101. (Lettre du 27 septembre 1757.)
2. Cité par MARGRY, *R. M. C.*, t. LXVII, p. 319.

construisit, à l'embouchure de la Divette, un bassin avec quais, deux jetées, une écluse, un pont tournant. Ce furent les premiers organes d'un port marchand, mais d'un port non fortifié et qui devait faire, quelques années plus tard, l'expérience cruelle de cette absence de fortifications.

En même temps qu'il refaisait, avec ses maigres ressources, ou qu'il complétait l'outillage des ports, Maurepas se préoccupait des problèmes qui se rattachent à la construction des navires. Suivant les conseils de Du Guay-Trouin, et pour répondre aux idées politiques d'après lesquelles il semblait que la France ne dût plus livrer de batailles rangées, il ne mit pas en chantier de type supérieur à celui du vaisseau de soixante-quatorze canons; entre le lourd vaisseau à trois ponts et la frégate légère, c'était un type mixte qui pouvait réunir les avantages des deux autres.

Il entendait aussi suivre les progrès de la construction navale à l'étranger. A cet effet, un ingénieur des constructions navales ou, d'après l'expression du temps, un maître de la charpenterie du roi, qui avait une légitime réputation d'habileté, Blaise Ollivier, fut chargé d'une enquête en Angleterre et en Hollande; il en revint, au bout de cinq mois, avec un recueil très intéressant d'observations techniques, de notes, de croquis, que l'on conserve encore à la bibliothèque du port de Brest. En fondant d'une manière fort ingénieuse nos principes de construction avec ceux qu'il avait observés dans les chantiers de la Tamise et du Zuiderzée, il donna à la carène une forme nouvelle, il distribua autrement les batteries; bref, il créa un type nouveau et à peu près parfait, que les Anglais, à leur tour, s'empressèrent de copier. Le *Chameau*, flûte de six cent cinquante tonneaux, construite sur ses plans et excellente marcheuse, passait aux yeux d'un grand ingénieur, Du-

hamel Du Monceau, comme le dernier mot de l'art des constructions navales.

Désireux d'assurer à toutes nos constructions maritimes l'unité de direction, Maurepas créait (1er août 1739) en faveur de Duhamel Du Monceau l'inspection générale de la Marine pour le Ponant et le Levant. Membre de l'Académie des Sciences, plus tard de l'Académie de Marine, auteur d'un *Traité de la fabrique des manœuvres pour les vaisseaux ou l'Art de la corderie perfectionné*, auteur des *Élémens de l'architecture navale ou Traité pratique de la construction des vaisseaux*, sans parler d'autres ouvrages techniques, Duhamel Du Monceau, par ses inspections fécondes, seconda de la manière la plus heureuse les intentions de Maurepas. Il fit établir à Paris en 1741 une école publique de constructions navales, par où durent passer tous les futurs maîtres charpentiers de nos arsenaux. « Ayant remarqué, dit-il, dans mes différentes tournées, que la plupart des constructeurs travaillaient au hasard et sans principes, et que, faute d'être suffisamment instruits, ils manquaient beaucoup de vaisseaux, je proposai au ministre, en 1741, l'établissement d'une petite école de la Marine à Paris, où on leur enseignerait les mathématiques, la physique et la manière de calculer leurs plans de vaisseaux, pour connaître, avant la construction, les bonnes ou les mauvaises qualités des vaisseaux qu'ils se proposaient de construire [1]. » Telle fut la première forme de notre École d'application du Génie maritime.

Des écoles de chirurgie pour former des chirurgiens de la marine furent établies sous ce ministère à Rochefort,

1. *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 398. — ALF. DONEAUD, *La Marine française du XVIIIe siècle au point de vue de l'administration et des progrès scientifiques* (*R. M. C.*, t. XXI, p. 474 et suiv.), a étudié l'influence de Maurepas sur le progrès des constructions navales.

à Brest et à Toulon; l'école de Brest (1740) reçut son règlement de Duhamel Du Monceau [1].

Un grand mérite de Maurepas fut d'avoir ouvert à la marine française la carrière des sciences. Membre honoraire de l'Académie des Sciences en 1725, il avait dû peut-être cet honneur prématuré au souvenir de son grand-père qui avait réorganisé cette académie [2]; la fréquentation de ses savants confrères put du moins le convaincre des avantages pratiques de la culture scientifique. Pour déterminer la figure exacte de la forme de la terre, question qui est en rapports si étroits avec la navigation, il fit accepter par Fleury le projet de mesurer un degré du méridien sous le pôle et un autre sous l'Équateur. Deux missions de savants français, restées célèbres dans l'histoire des sciences, furent envoyées à cet effet, en 1733, au Pérou avec Bouguer, Godin, La Condamine; en 1736, en Laponie avec Maupertuis, Clairault, Camus, Le Monnier.

Vers la même époque, un cartographe de grande valeur, attaché au Dépôt des cartes et plans, dont la création remontait à la Régence, Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur du roi et hydrographe de la marine, commençait la publication de son *Neptune*; ce fut le premier recueil vraiment scientifique de cartes maritimes mis à la disposition de nos officiers. Maurepas donnait l'impulsion à ces divers travaux : il voulait avoir dans les officiers de marine non seulement d'excellents manœuvriers, mais encore des savants versés dans les mathématiques et dans leurs applications à la navigation. Aussi doit-il être regardé comme le précurseur de cette renaissance scien-

1. *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 403.
2. En 1736, il fut aussi membre honoraire de l'Académie des Inscriptions. Voir son éloge par Dupuy, dans l'*Histoire de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, t. XLV, 1793, p. 146-159.

tifique de la marine française, dont la manifestation la plus célèbre fut, sous le ministère de son successeur, la fondation de l'Académie de Marine.

Il faut encore signaler au moins deux mesures importantes qui furent prises par Maurepas. Il réorganisa l'administration centrale de la marine, en réunissant en un seul service, appelé la Police des ports, les deux services jusqu'alors distincts de la marine du Ponant et de la marine du Levant. D'autre part, il réforma le système des classes : un règlement nouveau, du 10 mai 1728, adoucit les rigueurs des ordonnances de Colbert et de Seignelay : il accordait aux inscrits des diverses classes une plus grande liberté pour leurs embarquements sur les navires de la marine marchande.

Ce résumé des idées de Maurepas sur la marine et de ses principales réformes administratives paraîtra sans doute de nature à détruire ou à ébranler sa réputation trop accréditée d'homme léger. La frivolité était chez lui comme une écorce, qui a nui à l'appréciation de ses qualités réelles et de son mérite de ministre de la Marine. Tout en restant bien loin d'hommes comme Colbert et Seignelay ou comme Choiseul, le troisième membre de la dynastie des Pontchartrain occupe une place honorable dans l'histoire de notre administration maritime; on pourra même être tenté d'avoir pour lui des sentiments de sincère estime, si l'on ne perd pas de vue les circonstances si peu favorables avec lesquelles il fut aux prises pendant toute la durée de son ministère.

CHAPITRE VII

CAMPAGNES MARITIMES DE 1723 A 1736

Prospérité économique de la France maritime à l'époque de Fleury. — Croisières aux Antilles. — Affaire de Mahé. — Affaire de Moka. — Croisières contre les Barbaresques. — Les dernières années de Du Guay-Trouin. — Campagne dans la Baltique : le comte de Plélo.

Après avoir expliqué comment la politique de Fleury fut fatale à notre marine militaire, après avoir revisé le jugement sévère trop souvent porté sur Maurepas, il est temps de voir notre marine à la mer ; même en ces années de paix à outrance et d'alliance franco-anglaise, elle put ajouter quelques pages intéressantes à sa glorieuse histoire. En février 1742 la chute de Robert Walpole et son remplacement par lord Carteret, partisan d'une guerre ouverte contre la France, en janvier 1743 la mort de Fleury, rompirent les relations soi-disant amicales qui existaient entre Londres et Versailles. Jusqu'au jour de cette rupture, nos marins n'eurent pour satisfaire leur activité que quelques opérations peu importantes aux colonies, quelques croisières dans la Méditerranée et une campagne dans la Baltique ; celle-ci aurait pu être une grande chose, glorieuse à la France et à sa marine, mais elle fut mal engagée et brusquement interrompue.

Dans un passage intéressant de ses *Réflexions sur le*

commerce et sur la marine, Maurepas, feignant de rapporter l'opinion des ministres étrangers, montrait l'éclosion à brève échéance d'une guerre coloniale comme le résultat fatal de notre richesse commerciale, qui devait provoquer la jalousie de nos rivaux, et de notre misère maritime, qui devait leur permettre de la satisfaire. La création de la Compagnie des Indes par Law en 1719 avait imprimé à notre marine marchande et à notre activité coloniale un élan extraordinaire; la déconfiture du Système et les crises financières qui en furent la conséquence ne l'avaient point arrêté. Le quart de siècle de paix maritime qui coûta si cher à notre politique eut du moins cet avantage de donner à nos ports de commerce et à nos établissements d'outre-mer une prospérité plus grande peut-être encore qu'aux meilleurs jours de l'administration de Colbert.

Une statistique de 1730 [1] compte à cette date 3 707 navires de tout tonnage et 19 472 matelots pour le cabotage, 1 200 bateaux et 7 000 matelots pour la pêche côtière, 124 bateaux et 2 523 matelots pour la pêche du hareng, 296 navires et 7 489 matelots pour la pêche de la morue, 37 navires et 5 422 matelots pour la pêche de la baleine, soit en tout 5 364 bâtiments marchands ou pêcheurs de toute nature, montés par 41 906 hommes d'équipage. Notre commerce avec l'Espagne et le Portugal occupait par an plus de deux cents navires; sept cent vingt-six de nos bâtiments étaient entrés en 1729 dans les ports d'Italie ou des Échelles du Levant. Notre commerce des Antilles ou des îles à sucre, suivant l'expression du temps, demandait à lui seul trois cent seize navires d'environ 40 000 tonneaux et de 8 421 matelots. Dans les mers de l'Asie, progrès aussi rapide; l'île Bourbon, l'île de France,

1. Voir Chabaud-Arnault, *R. M. C.*, t. CX, p. 80 et suiv.

nos comptoirs de Pondichéry et de Chandernagor étaient autre chose que des curiosités géographiques. C'étaient des organes commerciaux, bien constitués, vivaces, donnant de sérieux bénéfices.

Aussi quelle métamorphose en quelques années à Lorient, au port de la Compagnie ! A l'entrée de l'estuaire formé par le Blavet et le Scorff, au havre de Port-Louis, la première Compagnie des Indes avait eu son port d'attache à partir de 1664 ; puis elle avait occupé divers terrains sur la rive droite du Scorff, auprès de la presqu'île du Faouëdic : ce fut le port d'Orient ou de Lorient, qui correspond aujourd'hui à une partie du port militaire ; car Seignelay avait bientôt utilisé pour la marine de guerre les chantiers de la Compagnie, et vers 1690 les établissements de la marine marchande avaient à peu près complètement disparu des bords du Scorff. Les malheurs de la fin du règne de Louis XIV enveloppèrent dans la même ruine Lorient et Port-Louis, jusqu'au jour où la Compagnie des Indes, entièrement réorganisée sous la Régence et ayant absorbé toutes les autres compagnies de commerce, reprit possession des chantiers du Faouëdic ; Lorient était créé à nouveau, pour ne plus périr. De 1714 à 1719, on y avait importé en tout pour deux millions de marchandises, soit moins de cinq cent mille francs par an ; de 1734 à 1736, on en importa pour dix-huit millions, soit six millions par an. Jusque vers 1740, lors du début de la guerre de la Succession d'Autriche, la prospérité matérielle de Lorient n'avait cessé de s'accroître. Enrichie par la traite des nègres et l'exploitation de ses colonies à sucre, par le cabotage d'Inde en Inde, la nouvelle Compagnie des Indes pouvait reprendre avec plus de raison l'orgueilleuse devise de sa devancière : *Florebo quocumque ferar*.

Mais cette prospérité commerciale ne pouvait durer — faut-il le dire encore ? — que si nos navires de guerre

promenaient d'une manière régulière le pavillon du roi dans les mers lointaines d'où la Compagnie tirait ses revenus. Or nos marchands n'avaient guère à compter que sur eux-mêmes pour faire respecter leurs comptoirs et leurs convois ; c'est tout au plus si dans les Antilles Maurepas pouvait entretenir, avec les pauvres ressources dont il disposait, une division navale bien modeste, qui se composait en tout de deux frégates et d'une corvette ; et encore ce petit effectif n'était pas toujours au complet. Cependant il était nécessaire de protéger nos navires dans ces parages, rançonnés par des écumeurs de mer de toute nationalité ; la mer des Antilles n'avait pas cessé d'être le domaine de la flibuste. Le capitaine La Jonquière avait été chargé d'y diriger pendant quelque temps une croisière, qui n'avait pas été stérile, avec trois petits bâtiments de guerre. La nomination de deux officiers énergiques, le comte de La Rochalart, qui appartenait à une vieille famille de marins, le futur chef d'escadre Champigny de Noroy, le premier comme gouverneur de Saint-Domingue, le second comme gouverneur des îles au Vent, avait été une mesure excellente ; en 1722, Champigny avait chassé de la Martinique les Anglais qui s'en étaient emparés. Mais le voisinage de la Jamaïque et la fréquence des croisières anglaises réclamaient la mise en état de défense de nos colonies des Antilles ; on ne vit que trop dans les guerres du milieu du siècle tout ce qu'il nous en coûta de n'y avoir jamais songé que d'une manière très imparfaite.

Sur les côtes de l'océan Indien, deux expéditions militaires sont contemporaines du ministère de Maurepas.

La Compagnie des Indes avait fondé en 1721 un comptoir sur la côte de Malabar, à Mahé, à la suite d'un contrat en bonne et due forme passé par son agent M. Mollandin avec un chef indigène ; de là, selon l'expression d'un

document de l'époque, « la rage » des Anglais établis dans le voisinage. A force d'intriguer auprès de Bayanor, le prince qui avait traité avec nous, ils l'amenèrent à nous rendre la position intenable; bref, nos marchands furent expulsés de leur comptoir en 1725. La Compagnie résolut aussitôt de se faire rendre raison par la force. Le gouverneur de Pondichéry, M. de Beauvollier de Courchant, chargea d'une démonstration militaire le chevalier de Pardaillan-Gondrin, enseigne des vaisseaux du roi, chevalier de Saint-Louis, qui fut mis à la tête d'une escadre de quatre vaisseaux, la *Vierge de Grâce*, la *Danaé*, le *Triton*, la *Badine*, et de deux brigantins, le *Diligent* et le *Petit Triton*; le chevalier de La Farelle, qui était major des ville et citadelle de Pondichéry, reçut le commandement d'un corps de débarquement de quatre cents hommes.

L'escadre prit la mer à Pondichéry le 18 octobre 1725 ; elle fit escale au comptoir hollandais de Cochin, puis — le 24 novembre — à Calicut, où l'agent de la Compagnie des Indes avait préparé du matériel de guerre, qu'on n'eut plus qu'à embarquer. Le 29 novembre, Pardaillan jetait l'ancre dans la rade de Mahé. On construisit alors trois radeaux en vue du débarquement, chacun avec deux pièces de canon de quatre; pour protéger les soldats, les pièces de canon furent « épaulées et bastinguées de balles de coton sur le devant ». Le 2 décembre, le débarquement eut lieu; la messe avait été dite « une heure avant le jour ». L'affaire fut assez chaude; nous eûmes dix-sept morts et vingt-quatre blessés, mais le lendemain le pavillon du roi flottait de nouveau à Mahé. Les *Mémoires* de La Farelle sur cette expédition [1] rapportent un détail qui prend son intérêt si l'on se rappelle que l'alliance franco-

1. *Mémoires du chevalier de La Farelle sur la prise de Mahé, 1725*, mis en ordre et publiés par E. Lennel de la Farelle, Paris, 1887.

anglaise était alors dans toute sa force. « Ni la poudre ni les boulets ne manquaient aux ennemis. M. Adam, directeur anglais à Tellichéry, leur en fournissait... selon l'engagement qu'il en avait fait avec le prince contre qui nous faisions la guerre. » Pardaillan et La Farelle eurent à repousser pendant de longues semaines les indigènes qui vinrent les assaillir dans leur conquête ; enfin, le 8 octobre 1726, un nouveau traité était conclu : la Compagnie gardait la concession de son comptoir et obtenait des avantages pour le commerce du poivre.

A cet épisode se rattache une question assez obscure. La Bourdonnais, qui était alors au service de la Compagnie des Indes, a parlé de cette expédition dans ses *Mémoires*, en s'en attribuant tout le mérite; notamment, il présente comme sienne l'invention des radeaux bastingués avec des balles de coton. Or le rapport de Pardaillan, commandant en chef de l'expédition, qui rend mérite à chacun de ses subordonnés, ne donne même pas le nom de La Bourdonnais. Il y aurait d'autre part une double erreur à dire, comme on le fait parfois, que le marin de Saint-Malo emprunta son nom au comptoir de Malabar ou encore qu'il lui donna le sien.

Sur un autre point, le territoire de Moka, la Compagnie avait des difficultés avec l'iman arabe du pays, au sujet des taxes payées par les marchandises qu'importaient nos navires; elle les résolut à coups de canon. M. de La Garde-Jazier, de Saint-Malo, neveu de Du Guay-Trouin, depuis plusieurs années au service de la Compagnie, partit de Pondichéry, le 22 octobre 1736, avec quatre vaisseaux, dont l'un, le *Comte de Maurepas*, portait son pavillon. Arrivé le 25 janvier (1737) dans la rade de Moka, il procède à un bombardement en règle, puis à un débarquement, enfin à la prise de Moka. Le 21 juin, il mettait à la voile, et un mois après, il mouillait à Pondichéry ; son

expédition avait « entièrement rétabli l'honneur et le crédit de la nation française qui était depuis longtemps avili dans une grande partie de l'Inde [1]. » Au cours de son séjour à Moka, il avait obtenu de l'iman un traité en règle; avec le droit pour les Français de s'établir à Moka, d'y arborer le pavillon du roi, d'y trafiquer de toutes les manières, Moka était un comptoir français. Qu'est devenu ce traité de 1737 ? Si la France l'avait fait respecter, elle serait aujourd'hui maîtresse d'une escale de premier ordre sur la route des Indes. Djibouti sur la côte d'Afrique, Cheik-Saïd en Arabie, où nous nous bornons à avoir des prétentions platoniques, Moka sur la mer Rouge, dont nous n'avons rien fait malgré l'acte énergique de La Garde-Jazier : voilà les vraies clefs du détroit de Bab-el-Mandeb. Les Anglais en ont trouvé d'autres au même endroit, Périm et Aden, et ils les gardent.

Dans la Méditerranée, les Barbaresques continuaient leur brigandage. Si les bombardements des Du Quesne et des d'Estrées n'avaient pas détruit la piraterie, comment la France pouvait-elle faire respecter son pavillon par ces brigands incorrigibles, à présent qu'elle semblait se désintéresser du rôle glorieux qu'elle avait joué à l'époque du grand roi ? Cependant, malgré la pauvreté de nos forces navales, on fit encore quelques courses « en Alger » ; la chasse aux Barbaresques entretint ainsi un peu de vie maritime au port de Toulon.

En 1727, on avait songé à une opération combinée des escadres du Levant et du Ponant pour agir contre Alger et Tunis. Le marquis d'O, avec six vaisseaux du port de Brest, devait se joindre, dans les eaux de Formentera, au

1. [Abbé Desfontaines,] *Relation de l'expédition de Moka en l'année 1737...*; Paris, 1739.

chef d'escadre M. de Mons, venu de Toulon avec cinq vaisseaux. L'audace incroyable des corsaires tunisiens ne permit pas d'attendre que cette concentration fût effectuée ; en avril, ils étaient venus mouiller aux îles d'Hyères, et de là ils rançonnaient les côtes provençales. Le *Tigre*, l'un des vaisseaux de M. de Mons, leur prit un navire de trente-huit canons, puis notre petite escadre fit voile pour Tunis. Au lieu d'agir, M. de Mons se mit à parlementer : il fut complètement joué par le bey, obligé à restituer sa prise et ne put rien obtenir. En quittant Tunis, il rencontra la division venue de Brest ; malgré l'arrivée de ce renfort, il se borna à faire devant Alger une démonstration aussi stérile que devant Tunis. Le 16 septembre, cette croisière infructueuse se terminait par la rentrée de l'escadre à Toulon.

L'année suivante (1728), un chef plus énergique, M. de Grandpré, fit une démonstration plus sérieuse. Parti de Toulon avec deux vaisseaux, quatre frégates, une flûte, trois galiotes à bombes et deux galères, il mouillait en juin devant Tunis ; le bey consentit aussitôt à verser une indemnité de cent mille livres. « Nous aurions bien souhaité un peu de guerre, » écrivait un jeune officier, fâché sans doute de voir les choses s'arranger si vite ; quelques jours après, ses goûts belliqueux étaient satisfaits. Le 16 juillet, Grandpré jetait l'ancre devant Tripoli ; le bey ayant refusé toute satisfaction, le bombardement commença le 20, pour durer six jours sans interruption ; deux mille bombes tombèrent sur la ville. « Jamais on n'a mieux bombardé, écrivait le chef d'escadre ; la ville barbaresque a été mise sens dessus dessous [1]. » Le bey ter-

1. Sur l'*Astrée*, commandant le chevalier de Gouyon, qui prit part à ce bombardement, servait comme garde-marine Du Chaffault de Besné, le futur lieutenant général. — Le marquis de Caylus, capitaine de vaisseau, était sur le *Saint-Esprit*. — Le chevalier de

rifié se déclara prêt à traiter, mais il demanda d'autres négociateurs que ces marins qui l'avaient durement traité. Grandpré reprit la mer le 1er juillet; il était de retour à Toulon le 1er septembre.

L'année 1731 vit une nouvelle croisière de quatre vaisseaux, l'*Espérance*, le *Léopard*, le *Toulouse*, l'*Alcyon*. La présence de Du Guay-Trouin, qui la commandait comme lieutenant général des armées navales de Sa Majesté, — son pavillon flottant à bord de l'*Espérance* de soixante-douze canons, — paraissait devoir lui donner un intérêt tout particulier; mais ce ne fut qu'une promenade militaire. Parti de Toulon le 3 juin, Du Guay-Trouin était devant Alger après quatorze jours de traversée et obligeait le dey, sans tirer d'ailleurs un coup de canon, à recevoir un consul dont il ne voulait pas. C'est ce que l'emphase de Thomas a traduit ainsi dans l'éloge du héros malouin: « Alger, tu frémis à la vue du pavillon français. Les foudres qui, sous Louis XIV, t'avaient presque réduite en cendres fument encore ! » A Tunis, Du Guay-Trouin fait remettre en liberté des prisonniers. A Tripoli, où il était le 13 juillet, il fut très bien accueilli du bey qui se rappelait la croisière de M. de Grandpré ; il y eut échange de visites, dîners et bal à bord de notre escadre, saluts de coups de canon, cris de : Vive le roi ! La campagne se termina par une visite aux Échelles du Levant, à Chypre, Rhodes, etc.; le 1er novembre, Du Guay-Trouin rentrait à Toulon. Le marquis d'Antin, dont la mère, veuve du marquis de Gondrin, s'était remariée au comte de Toulouse, prit part à cette expédition comme capitaine de vaisseau en second embarqué sur l'*Espérance*; il en rédigea un journal

Nesmond était en second sur le *Griffon*, commandant M. de Vienne. — D'Orves Martini était en second sur l'*Alcyon*, commandant M. de Saint-Germain.

très détaillé [1], avec plans des navires, relations géographiques et commerciales des pays visités, vues des monuments antiques, etc.

Il fallut encore envoyer de nouvelles croisières contre les Barbaresques. En 1734, le chef d'escadre M. de Court, avec neuf vaisseaux, parut devant Alger. « Que voulez-vous, lui dit le dey, la guerre ou la paix ? Je suis prêt à l'une comme à l'autre. » Comme on ne songeait pas à pousser les choses à bout, il fallut subir cette insolence. En juillet 1737, le marquis d'Antin conduisit une escadre de deux vaisseaux et de trois frégates devant un autre nid de pirates africains, à Salé, port du Maroc; il fit remettre en liberté sept cent cinquante et un captifs chrétiens.

Quelques années plus tard, notre marine éprouva un échec assez grave sur les côtes de Tunisie. Un voyageur et naturaliste de Marseille, André Peyssonnel, frère de l'archéologue, avait signalé, à la fin du règne de Louis XIV, l'importance militaire et économique de l'île de Tabarca sur les côtes de Tunisie [2]. Pour mettre un terme aux pirateries des Tunisiens, un lieutenant de vaisseau, Saurin de Murat, proposa à Maurepas de s'en emparer. L'idée fut acceptée et le coup de main tenté, dans la nuit du 3 au 4 juillet 1742, avec deux brigantins, l'*Assuré* et l'*Inconnu*, et onze coralines génoises; mais trahi par le Maure qui le guidait, Saurin donna contre des forces nombreuses ; en moins d'une heure, il perdit deux officiers et près de cent hommes. Grièvement blessé lui-même et abandonné de sa flottille, il fut mis neuf mois en prison et sept mois à la

1. Ce *Journal*, accompagné de cartes et de tableaux, est conservé en manuscrit (n° 7242) à la bibliothèque du Service hydrographique de la Marine. — Voir aussi A. M., B⁴ 41.

2. Ses rapports sur Tabarca, de 1713-1715, sont donnés par A. Spont, *Les Français à Tunis*. (Revue des Questions historiques, 1er janvier 1900.)

chaîne. Pour ne pas compromettre la France auprès de la Régence de Tunis, le brave Saurin avait déclaré que cette entreprise était « sans aveu et de son seul mouvement d'ambition ».

Du Guay-Trouin, qui avait commandé l'expédition de 1731, avait passé trois ans environ au port de Toulon. La décadence maritime de cette ville l'avait convaincu de la nécessité de faire un vigoureux effort pour restaurer la marine. Il écrivait à Maurepas (26 décembre 1732) qu'il était de la gloire du roi et du bien de l'État d'armer au moins quarante-cinq vaisseaux. « Cette dépense... donnera plus de crainte et de respect à nos plus puissants voisins que ne feraient cinquante mille hommes par terre [1]. » Pour arriver à ses fins, il adressait à Fleury les flatteries les plus audacieuses (1er janvier 1733) : « Votre Éminence connaît toute l'importance de la marine, qu'elle a toujours honorée de ses bontés et de son estime.... La gloire de Votre Éminence en recevra un nouveau lustre si, après avoir sauvé le port de Toulon par les expédients que je propose, vous voulez encore relever la marine dans le cours de votre ministère et augmenter par là le respect des nations les plus éloignées pour la personne du roi et pour le nom français. » On a vu que ces paroles restèrent sans écho.

Pour leur auteur, il put croire à un moment qu'une brillante campagne allait s'ajouter à sa glorieuse carrière. Il avait été appelé à Brest pour y surveiller l'armement d'une escadre de quinze voiles qu'on devait envoyer dans la Baltique contre les Russes. Tout à la joie « d'aller terminer sa carrière sur le champ d'honneur » et de donner

1. Cette lettre de Du Guay-Trouin et les suivantes sont empruntées aux études de MARGRY : *R. M. C.*, t. LXII, LXIII, LXIV.

« quelque vigoureux coup de collier avant de mourir », il écrivait à Maurepas, le 5 avril 1734 : « Vous pouvez compter que je les traiterai à toute outrance et je m'en fais un sensible plaisir d'avance. » Ce plaisir, il ne put jamais le goûter en réalité. L'escadre qu'il avait armée [1], — son pavillon était sur le *Neptune*, de soixante-dix canons, — et dont il avait entraîné les équipages, en les tenant en haleine par des exercices continuels, ne quitta pas la rade de Brest ; en octobre arriva l'ordre de désarmer.

En 1735, encore un faux espoir; on parlait d'armer vingt vaisseaux. Souffrant cruellement de la goutte, il écrivait au ministre, le 25 juillet : « Le meilleur spécifique pour ma santé est une prompte occasion de tirer l'épée et de me venger de toutes mes souffrances sur les ennemis de Sa Majesté. » Aidé d'officiers d'un réel mérite, comme Du Bois de La Motte et Des Herbiers de L'Étanduère, qui venaient de rédiger des instructions détaillées pour les manœuvres à bord [2], il avait remis de nouveau l'escadre en état ; mais les préliminaires de la paix de Vienne étaient signés en octobre, et Du Guay-Trouin dut une seconde fois procéder au désarmement de ses vaisseaux. L'illustre Malouin mourait un an plus tard, le 25 septembre 1736, sans avoir pu recommencer sur une mer nouvelle sa campagne de Rio-Janeiro [3].

La campagne à laquelle Du Guay-Trouin brûlait de

1. Bart, fils du fameux chef d'escadre, y commandait l'*Ardent*.
2. Nous donnons à l'Appendice I ce règlement de 1734, qu'il peut être intéressant de comparer avec les règlements analogues qui ont été depuis en vigueur à bord de nos bâtiments de guerre.
3. Sur cette expédition de 1711, voir les documents publiés par le lieutenant de vaisseau Maur. Delpeuch, *Historique du « Du Guay-Trouin »*. Paris, 1901.

joindre l'escadre de Brest se passait sur les parages lointains de la Baltique. Jean Bart le premier, en 1697, avait promené les couleurs du roi sur cette mer ignorée des Français, quand il s'était agi de conduire en Pologne le prince de Conti, qui venait d'être élu roi de ce pays ; Conti n'avait pu que débarquer à Danzig, il était bientôt après obligé de revenir en France. En 1733, l'histoire se répétait presque trait pour trait.

Depuis ces jours lointains, le pavillon français s'est montré dans les eaux de la Baltique, à propos d'événements bien divers de notre histoire contemporaine. En 1854, l'escadre de l'amiral Parseval-Deschênes bombardait et prenait Bomarsund dans les îles d'Aland ; c'était un contre-coup inattendu et peu nécessaire de la question d'Orient. — En 1870, au début de la guerre d'Allemagne, l'escadre de Bouët-Willaumez croisa pendant deux mois dans la Baltique, mais pour se borner à un simple blocus ; ce n'était ni sur les côtes de Prusse ni sur la mer que nos marins devaient, en cette année tragique, se battre et mourir pour la défense de la patrie. — En 1891, aux mois de juillet et d'août, c'est une mission de paix qui amène dans la Baltique le pavillon de la France. Un amiral, qui avait pris part comme aspirant à l'expédition de Bomarsund, conduisait alors notre escadre à Copenhague, à Stockholm, à Cronstadt enfin, on se rappelle au milieu de quelles manifestations d'enthousiasme qui firent tressaillir nos cœurs ; il recevait à bord du *Marengo*, aux accents de la marche de Sambre-et-Meuse, l'empereur Alexandre III ; il avait attaché son nom à l'alliance de la France et de la Russie. — En 1895, les escadres française et russe, bien unies, bord à bord, assistaient pendant quelques heures aux fêtes de l'ouverture du canal de Kiel.

Autres temps, autre histoire. En 1733, Stanislas Leczinski était candidat au trône de Pologne ; il était difficile

que la France ne le soutînt pas contre son compétiteur saxon, soit à cause de l'alliance personnelle que le mariage de Louis XV avait créée entre lui et les Bourbons, soit à cause de l'intérêt pour la France d'avoir un ami à Varsovie. Pour le conduire dans son royaume, la seule route praticable était la mer [1]; c'était à la marine que revenait l'honneur de faire respecter au loin notre politique. Mais l'Angleterre pouvait s'alarmer d'une manifestation maritime trop considérable, et Fleury songeait trop à ce qui aurait pu altérer la cordiale entente et donner de l'ombrage à ses bons amis les Walpole. Il se borna à envoyer quelques navires et quelques soldats; c'était assez pour engager la France, c'était trop peu pour faire réussir l'expédition. Du moins, l'effet de cette manœuvre fausse et pusillanime disparut dans l'éclat d'un acte d'héroïsme admirable.

Le 20 septembre 1733, l'escadre du comte de La Luzerne-Briqueville, lieutenant général des armées navales, forte de neuf vaisseaux et de cinq frégates [2], partie de Brest le 31 août, mouillait à Copenhague; elle portait quinze cents hommes de troupes sous les ordres du chevalier Rochon de La Peyrouse, comte de La Motte. Son arrivée remplit de joie notre ambassadeur en Danemark, le comte Bréhan de Plélo, vaillant soldat, littérateur aimable, diplomate habile, qui aimait la France et la marine de toute son énergie de gentilhomme breton. Il s'empressa de présenter nos marins à cette cour du Nord, qui ne connaissait encore d'autre marine étrangère que celle des Anglais. Ce fut pour lui une heure de joie patriotique ; on en entend encore l'écho, dans la

1. Le *Conquérant*, M. de Luynes commandant, d'Orves Martini capitaine en second, avait d'abord mené en Pologne, pour déjouer les ennemis de Leczinski, un faux roi Stanislas (1733).

2. Voir l'Appendice II.

lettre qu'il écrivit de Copenhague le 6 octobre 1733 [1].

« Je n'aurais jamais cru, mon cher comte, que l'ambassade de Danemark pût me procurer des moments aussi brillants et aussi agréables que ceux que j'ai depuis trois mois.... Je ne vous parle pas de notre joie à tous. Cela passe toute expression. Le 25, j'eus l'honneur de présenter au roi [Christian VI] et à toute la maison royale de Danemark deux cent quatre-vingts gentilshommes français, la plupart des plus beaux noms et des plus aimables figures qu'on puisse voir.... Je suis charmé de notre marine. On avait grand tort de ne pas produire un corps comme celui-là.... Quelle joie d'ailleurs pour tout cœur français de voir qu'enfin nous regagnons la gloire et la considération qui nous sont dues ! J'aurais bien voulu que vous eussiez été témoin de ce qui se passa le jour que j'allais apprendre à l'escadre l'élection du roi de Pologne et celui que je présentai ces messieurs à la cour de Danemark. Vous eussiez été enchanté de ce spectacle. »

L'enchantement ne dura guère. Le 8 octobre, La Luzerne recevait l'ordre de revenir en France ; puisque Stanislas était arrivé dans son royaume, à quoi bon promener notre pavillon dans la Baltique ? Les politiques qui ne veulent point agir trouvent toujours des raisons ; une croisière dans la Baltique, ce serait une bravade à l'égard des Russes. Plélo court à Elseneur; il veut retenir La Luzerne, qui se retranche derrière les ordres de Versailles. « Il est fâcheux, écrivait Plélo à un ami, d'avoir affaire à des gens timides, irrésolus, qui ne pensent point à la grande. Un Du Guay-Trouin m'aurait secondé autrement. » « Dans cer-

1. Cette lettre et les suivantes sont empruntées au livre de Rathery, *Le Comte de Plélo*, Paris, 1876. — Voir aussi A. M., B[4] 41, pour les divers événements des croisières de la Baltique en 1733 et 1734.

taines occasions, disait-il encore, il faut savoir aller contre les ordres de son maître pour le mieux servir, surtout quand, depuis ces ordres, il s'est passé des événements imprévus. » Stanislas, en effet, à peine arrivé en Pologne, avait été obligé de s'enfermer dans Danzig. Tout ce que Plélo put obtenir, ce fut de conserver trois frégates, l'*Argonaute*, l'*Astrée*, la *Méduse*, sous le commandement de M. Perrot de Fercourt; mais de nouveaux ordres arrivent. Plélo doit laisser partir les frégates ; elles rentrent en effet à Brest pour y désarmer.

Or le général russe Lacy investissait, le 20 février (1734), la ville de Danzig, qui représentait tout le royaume du malheureux Stanislas; une flotte russe venait prendre part au siège; la Russie, qui n'était établie sur les bords de la Baltique que depuis quelques années, y avait déjà une marine. A ce moment on parut avoir en France des velléités belliqueuses; Du Guay-Trouin recevait l'ordre d'armer quinze vaisseaux à Brest ; on envoyait en avant-garde l'*Achille*, de soixante-deux canons, sous les ordres de M. de Barailh, lieutenant de vaisseau, et la *Gloire*, de quarante canons, capitaine le comte Charry des Gouttes, et environ dix-huit cents hommes des régiments de Périgord, Blésois et la Marche, commandés encore par La Peyrouse de La Motte.

Mais le 1er mai, Plélo écrivait au ministre des Affaires étrangères : « Envoyez-nous donc au plus vite une flotte; nous ne devons plus compter que sur nous-mêmes. Je voudrais bien surtout que M. Du Guay-Trouin eût ce commandement : son nom seul vaut une escadre. D'ailleurs, il nous faut un homme audacieux qui n'ait pas envie de revoir Brest de sitôt. » Il ne savait pas, lui qui demandait une escadre de vingt à vingt-cinq vaisseaux et un corps de quinze à vingt mille hommes, que l'escadre de Brest ne prendrait jamais la mer ; ce n'était qu'un mi-

rage, pour satisfaire à peu de frais les partisans de Stanislas sans inquiéter les Anglais.

On connaît cette triste histoire. Barailh mouillait devant Danzig le 11 mai et débarquait nos soldats au fort de Weichselmunde; mais le comte de La Motte déclarait la position intenable et se rembarquait malgré les protestations de Barailh; celui-ci, le 15 au matin, quatre jours après son arrivée, devait remettre à la voile. Le malheureux officier écrivait dans son rapport (20 mai 1734) : « Il est des circonstances dans ce qui s'est passé qui font horreur par la honte que la nation a soufferte. J'en suis exempt à mon particulier aussi bien que les vaisseaux du roi.... » Monti, notre ambassadeur auprès de Stanislas, jetait de Danzig ce cri de désespoir (19 mai) : «... Un secours si longtemps attendu, qui faisait tant d'honneur au roi.... Il ne part de France que pour devenir la risée de toute l'Europe.... Je vous envoie la lettre ouverte pour M. Du Guay-Trouin. Au nom de Dieu, qu'il vienne, et qu'il n'écoute pas les mauvais propos que M. de La Motte et autres lui tiendront : ils en seront responsables à Dieu, au roi, à la nation. Jamais la Vistule n'avait vu de drapeaux français; il faut qu'ils ne viennent que pour fuir. Plaignez-moi.... »

Ce ne fut pas Du Guay-Trouin qui vint, ce fut Plélo. Trois autres navires, le *Fleuron*, le *Brillant* et l'*Astrée*, étaient arrivés à Copenhague, sous les ordres de M. de Beauharnais-Beaumont, capitaine de vaisseau. Plélo les réunit à la petite division de Barailh et somme le comte de La Motte de le suivre, « au nom du roi, votre maître et le mien, dont je tiens ici la place ». Le 20 mai, il écrit trois lettres au roi et une au garde des sceaux; il écrit aussi à sa jeune femme, enceinte de sept mois, que, malgré sa profonde tendresse, il avait tenue dans l'ignorance de ses projets : «... Je serais indigne du nom de Français et de votre

amour, si je ne faisais ce que je dois en cette occasion. J'ai le cœur trop serré pour vous en dire davantage. Amour, devoir, gloire, que de maux vous me causez !... Il ne s'agit que de faire passer nos gens à Danzig.... De là je viens vous retrouver pour ne plus vous quitter de ma vie. » Et dans les papiers de la comtesse de Plélo, qui était une sœur de la comtesse de Maurepas, on a trouvé ce brouillon de réponse : « Quelques maux que vous me fassiez souffrir, mon cher amant, je ne blâme point ce que vous avez fait ; il me suffit que vous l'avez cru nécessaire, mais songez à n'en pas trop faire.... Revenez bientôt. Soyez persuadé que mon sort est attaché au vôtre, et que je me porterai bien dès que je pourrai vous embrasser et vous dire moi-même que je vous adore et vous adorerai jusqu'au dernier moment de ma vie.... »

Le 24 mai, Barailh était de nouveau devant Danzig, il y débarquait Plélo, le comte de La Motte et leur petite troupe ; les matelots poussèrent sept fois le cri : Vive le roi ! et l'escadre tira treize coups de canon. Le lendemain Plélo, qui ne pensait qu'à l'escadre de Brest, écrivait à Du Guay-Trouin d'accourir en toute hâte à l'embouchure de la Vistule ; cette lettre n'arriva à Brest que le 11 juin. Le jour même Du Guay-Trouin écrivait au ministre de la Marine, beau-frère de Plélo : « Je voudrais qu'il m'en eût coûté un bras et m'être trouvé dans la mer Baltique, même avec les seuls vaisseaux qui y étaient.... Si j'y avais été, Monseigneur, comptez que je serais tué ou que j'aurais pénétré dans Danzig. »

Le 27 mai, Plélo, marchant à côté du drapeau du bataillon de Blésois, symbole du devoir et de la patrie absente, montait à l'assaut des retranchements ennemis. Décimées par un feu épouvantable, nos troupes devaient battre en retraite. Le cadavre de Plélo, criblé de blessures, gisait à l'entrée du camp des Russes ; le malheureux avait trente-cinq ans.

A cette nouvelle, la flottille de Barailh, qui croisait du côté de Pillau, cingla vers le milieu de la Baltique, dans l'attente de l'escadre de Du Guay-Trouin, tant de fois annoncée et qui ne partit jamais. Deux de ses navires, la *Gloire* et le *Fleuron*, capturèrent une frégate russe de trente-six canons, le *Mittau;* M. de Parcevaux, lieutenant de vaisseau, en prit le commandement. Le 10 juin, Barailh rentrait à Copenhague. Un mois plus tard, le 9 juillet, Danzig capitulait, après cent trente-cinq jours de siège. Barailh, qui n'avait plus rien à faire, repartit, la douleur dans l'âme; il arrivait à Brest le 24 août (1734). De cette triste campagne il ramenait le *Mittau,* qui devait être échangé avec son équipage contre les soldats français pris au fort de Weichselmunde.

Dans la chapelle de Saint-Bihi, paroisse de Plélo, près de Saint-Brieuc, où la comtesse de Plélo avait rapporté le cercueil de son mari, on lit une longue inscription funèbre : ... *Sparge lauris sepulcrum, viator, et benedic nomini armorico*.... « Passant, couvre de lauriers ce tombeau et glorifie le nom breton.... » La France glorifiera toujours le nom de Plélo : il personnifie ce qu'il y a de plus noble dans l'âme humaine, l'amour de la patrie poussé jusqu'au sacrifice de soi-même.

CHAPITRE VIII

PRÉLIMINAIRES DE LA RUPTURE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE

Mémoire sur les moyens de faire la guerre à l'Angleterre. — Rupture entre l'Espagne et l'Angleterre. — Armements maritimes en France. — Le duc de Penthièvre; le marquis d'Antin. — Croisière française aux Antilles. — Le chevalier d'Épinay à Saint-Domingue; le chevalier de Caylus au détroit de Gibraltar. — Guerre continentale et maritime.

L'alliance de la France et de l'Angleterre, telle que le Régent l'avait comprise et que Fleury l'avait maintenue, avait pour la France tous les caractères d'un contrat léonin, selon l'expression même de Valincour. Enchaînée comme elle l'était à l'Angleterre, obligée, pour ménager les susceptibilités de son alliée, de renoncer à sa puissance maritime, la France n'avait plus sa liberté d'action. Les affaires de la succession de Pologne n'avaient que trop mis en lumière cette dépendance humiliante. Si les armements répétés de l'escadre de Du Guay-Trouin à Brest n'avaient été qu'une comédie, si le ministre n'avait pas envoyé une flotte dans la Baltique pour venger Plélo et ses compagnons là où ils étaient tombés, c'est que l'alliance anglaise paralysait tous nos mouvements. Dans des conditions aussi onéreuses, cette alliance ne pouvait pas durer; tôt ou tard elle devait disparaître, et le jour de sa rupture

devait être aussi le jour de l'ouverture immédiate des hostilités. Trop de questions mettaient aux prises l'Angleterre et la France pour que les deux puissances restassent neutres l'une à l'égard de l'autre ; la neutralité n'aurait pas été moins mensongère que la prétendue amitié. Aussi, pour quiconque ne se laissait pas duper par les apparences, la guerre contre l'Angleterre devait éclater à brève échéance; il fallait s'y préparer et ne point se laisser surprendre par les événements.

C'est dans cet esprit que fut composé un *Mémoire sur les moyens de faire la guerre à l'Angleterre d'une manière qui soit avantageuse à la France, ou pour prévenir que le roi d'Angleterre ne nous la déclare* [1]. La date de ce mémoire, 28 octobre 1734, montre qu'il fut écrit au lendemain de ces tristes événements qui venaient de se passer aux embouchures de la Vistule. L'auteur ne s'est pas nommé, il se borne à dire de lui-même et de son écrit : «... Il est du devoir de tout bon Français de songer sans cesse à ce qui peut la faire finir [la guerre] à notre avantage ou à la presser si vigoureusement que nos ennemis soient forcés à demander la paix.... S'il [ce mémoire] contient quelque chose qui puisse servir au bien de l'État, l'auteur sera suffisamment récompensé du plaisir qu'il aura d'avoir pu être utile à sa patrie ; il ne demande rien au delà, pas même de sortir de son obscurité. » Malgré le soin qu'il met à ne pas parler de lui-même dans ce mémoire « destiné pour le ministère », on peut supposer qu'il appartient au corps de la marine; en effet, le conseil qu'il donne d'attaquer directement l'Angleterre, et les détails stratégiques de son mémoire révèlent un homme du métier. Qui sait si ce bon Français, qui ne demande pas même à sortir de son obscurité, n'appartient pas à cet

1. A. M., B[4] 300, fol. 27-37.

état-major de Du Guay-Trouin pour qui la déconvenue dut être cruelle, quand l'ordre de désarmement arriva à Brest ?

Une guerre s'est allumée depuis plus d'un an entre le roi de France et l'empereur; l'Angleterre seule est capable de soutenir efficacement l'empereur ; l'intérêt du roi est donc d'attaquer directement l'Angleterre. Qu'on ne se laisse pas arrêter par la grandeur apparente de notre rivale. « Sous ces beaux dehors, on en découvrira aisément la faiblesse. C'est la statue de Nabuchodonosor : la tête est d'or, tandis que les pieds sont de terre. Ainsi rien n'est plus aisé que de la détruire.... » Laissons de côté ce que notre auteur pense du roi d'Angleterre, à qui « ses peuples ne font pas même l'honneur de le haïr », de Robert Walpole, détesté des Anglais malgré son rare mérite, et que « la plupart des seigneurs seraient charmés d'envoyer sur l'échafaud » ; voyons les moyens d'action qu'il compte employer. Il est curieux de le voir discuter, dès 1734, l'utilité des deux moyens principaux auxquels les faiseurs de projets reviendront si souvent quand la guerre ouverte aura éclaté entre la France et l'Angleterre, à savoir le rôle à donner au Prétendant et le concours à attendre de l'Espagne; c'est surtout à ce titre que ce mémoire ignoré d'un précurseur anonyme mérite d'être tiré de l'oubli.

Il n'est pas d'avis de lancer le Prétendant sur l'Angleterre ; « la seule idée de recevoir un roi de la main des Français par force d'armes » peut faire tout manquer. Ce qu'il conseille, c'est tout un système de croisières sur les différentes mers avec les escadres combinées de la France et de l'Espagne, chacun des États alliés pouvant fournir quarante-cinq vaisseaux de ligne. Des croisières, et pas de grande bataille : les batailles navales peuvent tout compromettre, et les plus brillantes ne rapportent rien, témoin la victoire de Tourville au cap Béveziers. Cette

idée stratégique est intéressante; c'est celle de la plupart des auteurs de projets contre l'Angleterre au XVIII[e] siècle; Napoléon devait s'y rallier, car il entrait dans le plan des opérations du camp de Boulogne de disperser les flottes anglaises et non de conquérir le passage de vive force.

Donc, en 1734, on mettra à Dunkerque six vaisseaux de ligne français; à Brest, vingt vaisseaux de ligne français et vingt espagnols, avec une armée de dix mille hommes dans le voisinage, prête à l'embarquement; à Cadix, dix vaisseaux français et dix espagnols, avec une armée de six mille hommes, prête aussi à l'embarquement; dans l'Atlantique, en croisière, pour garder les côtes de l'Amérique, six vaisseaux français et six espagnols; enfin, pour le service des escortes et la protection des côtes de la Méditerranée, trois vaisseaux français et neuf espagnols, sans parler des galères de France et d'Espagne.

A cette dissémination des forces navales sur toutes les mers, l'auteur voit de grands avantages. En supposant aux Anglais, dit-il, cent vaisseaux de ligne, — ce qui est beaucoup plus qu'ils n'en peuvent réunir et encore moins armer, à cause de leur pénurie d'équipages, — ils ne pourront ni se garantir de nos coups ni porter secours à l'empereur. Obligés à faire des dépenses excessives pour garder leurs côtes et leurs mers de tous les côtés à la fois, sans pouvoir nous faire du mal, ils en seront promptement réduits à demander la paix.

Comme la plupart des auteurs de plans stratégiques, celui-ci ne parle que des avantages de son système et ne se préoccupe pas des difficultés politiques, financières ou militaires inhérentes à sa combinaison. C'était d'abord un soudain revirement dans notre politique, puisqu'il fallait non seulement rompre avec l'Angleterre dont nous avions fait notre meilleure amie, mais encore nous servir de la

marine espagnole, dont nous nous étions fait naguère un jeu stupide de détruire les vaisseaux ; il est vrai que ces fâcheux souvenirs étaient à peu près oubliés, puisque la France et l'Espagne combattaient à présent sous les mêmes drapeaux pour la conquête de territoires italiens. L'armement de forces aussi considérables était-il possible avec les ressources dont Louis XV et Philippe V pouvaient alors disposer? Comment se ferait la réunion des vaisseaux français et espagnols ? Combien de temps dureraient ces croisières en pleine mer ? Les Anglais, au lieu de se tenir simplement sur la défensive, comme on le supposait, n'auraient-ils pas l'idée de fondre sur nos côtes? Ne pourraient-ils pas enlever cette division de six vaisseaux que notre auteur faisait croiser vers Dunkerque, sans remarquer qu'elle n'avait pas un point d'appui sur la côte de Flandre où le Régent et Fleury avaient accumulé les ruines par ordre de l'Angleterre? Au fond, deux affirmations se dégagent avec netteté de ce mémoire : une guerre maritime entre la France et l'Angleterre est inévitable ; pour la faire avec succès, la marine française devra combiner ses opérations avec la marine espagnole.

Six ans environ plus tard, cette double éventualité s'était réalisée. Déjà en 1727, la guerre maritime avait failli éclater entre l'Espagne et l'Angleterre, à propos de Gibraltar, dont la perte était certainement le coup le plus cruel que l'Espagne eût reçu au traité d'Utrecht. Lorsque l'escadre du marquis d'O, venant de Brest, avait passé le détroit pour se joindre à l'escadre de M. de Mons, elle avait vu de loin les galiotes espagnoles qui bombardaient la pointe d'Europe ; c'était le premier essai d'une opération militaire que l'on devait reprendre pendant la guerre de l'Indépendance américaine, sur un plan grandiose, avec les forces combinées de l'Espagne et de la France, et qui ne réussit jamais. Le siège de Gibraltar de 1727 avait

été bientôt arrêté par l'intervention pacifique de Fleury; mais en 1739, le ministre de la paix maritime et de l'alliance anglaise ne put de nouveau faire triompher son système d'inertie. Malgré lui, la guerre éclata entre Madrid et Londres, et malgré lui il dut cette fois faire armer nos escadres.

Ce qui amena la rupture de 1739 entre l'Espagne et l'Angleterre, ce fut le privilège de la compagnie anglaise de la traite des nègres (*asiento*) dans les colonies espagnoles, et surtout l'interprétation singulièrement abusive que les Anglais donnaient à la clause du « vaisseau de permission ». Las d'être fraudés sans cesse par les corsaires anglais, les gouverneurs espagnols d'Amérique se décidèrent à user de représailles. Voltaire a raconté la fameuse aventure, légendaire peut-être, de ce patron de navire Jenkins, à qui le capitaine d'un garde-côte espagnol avait fendu le nez et coupé les oreilles, et qui vint montrer ses blessures en plein parlement. « Messieurs, dit-il, quand on m'eut ainsi mutilé, on me menaça de la mort; je l'attendis; je recommandai mon âme à Dieu et ma vengeance à ma patrie. » Dans le parlement et dans le peuple, il n'y eut qu'un cri d'indignation et de vengeance. « La mer libre ou la guerre! » disait le peuple, qui trouvait tout naturel que l'Espagne subît toutes les vexations et que les corsaires anglais fissent fortune. Un membre du parlement prononça cette fanfaronnade : « Où est le temps où un ministre de la guerre disait qu'il ne fallait pas qu'on osât tirer un coup de canon en Europe sans la permission de l'Angleterre? »

Devant cette explosion de fanatisme belliqueux, le pacifique Walpole dut céder : la guerre fut déclarée à l'Espagne. Elle débuta bien pour les Anglais; car l'amiral Vernon prenait et ruinait sur la côte de l'isthme de Panama, un peu à l'est du port actuel de Colon, le port de

Porto-Bello, qui était alors l'un des grands entrepôts du commerce de l'Amérique espagnole (1er décembre 1739). Il est vrai que peu après il éprouvait un grave échec devant Carthagène des Indes, qui lui résista mieux que quarante-trois ans plus tôt à Pointis. Les Anglais avaient frappé à l'avance, en l'honneur de Vernon, une médaille avec l'exergue : « Il a pris Carthagène » ; il leur fallut effacer cette légende prématurée et mensongère.

Fleury ne songeait nullement à rompre avec l'Angleterre, bien que l'occasion fût séduisante de soutenir la marine d'Espagne et de briser du même coup les chaînes d'une alliance onéreuse ; du moins, il fallait protéger notre marine marchande contre les corsaires anglais qui commençaient à courir les mers et qui étaient tout prêts, comme ils le prouvèrent plus d'une fois, à confondre le pavillon des Bourbons de France avec le pavillon des Bourbons d'Espagne. C'était surtout dans les eaux de la mer des Antilles qu'il fallait veiller à nos intérêts maritimes ; cette région, où les Anglais possédaient déjà la Jamaïque et où se trouvaient les ports les plus riches de l'Amérique espagnole, paraissait destinée à être le principal théâtre des hostilités. Notre marine put alors se féliciter d'avoir à sa tête le comte de Maurepas ; si elle mit rapidement deux escadres en état, à Toulon et à Brest, si elle remporta au début quelques succès, elle le dut avant tout au ministre qui, malgré la pénurie financière et les obstacles politiques, n'avait cessé de construire des navires, d'en armer, d'entretenir les équipages, le tout à peu de frais, sans bruit, mais avec suite et d'une manière utile.

Le 25 août 1740, une escadre de douze vaisseaux et d'une tartane sortait du port de Toulon ; le chef d'escadre, M. de La Rochalart, avait son pavillon sur le *Ferme*. Le 1er septembre, une force encore plus grande, de qua-

torze vaisseaux et cinq frégates, sortait du port de Brest, sous les ordres du vice-amiral d'Antin. Il fallait remonter jusqu'au règne de Louis XIV pour retrouver le souvenir, dans l'un ou l'autre de ces ports, d'armements aussi importants. Suivant l'expression d'un historien du xviiie siècle, « cet effort étonna la Grande-Bretagne ».

Il y avait eu récemment des mutations importantes dans le haut personnel de la marine royale. Le comte de Toulouse, amiral de France, était mort en 1737, à cinquante-neuf ans, sans avoir jamais exercé en mer un commandement effectif depuis l'année 1706. Marié en 1723 à Victoire de Noailles, il en avait eu un fils, Louis de Bourbon, duc de Penthièvre; dès 1734, celui-ci avait eu le titre d'amiral de France, et à la mort de son père il hérita complètement de sa charge. Cet amiral de France, qui avait douze ans en 1737, avait pour gouverneur le marquis de Pardaillan, pour sous-gouverneurs M. de Lizardais et M. de La Clue, tous trois appartenant à la marine et qui l'élevèrent en vue des fonctions de sa charge. Cependant il n'y eut jamais rien de maritime dans la vie du duc de Penthièvre. Le beau-père de la princesse de Lamballe, le grand-père du duc de Chartres Louis-Philippe (le futur roi des Français), eut sa part aux opérations continentales de la guerre de la succession d'Autriche, il se fit connaître surtout et aimer par sa bienfaisance; mais il n'appartint jamais à la marine que par le haut titre qu'il porta.

Sa mère avait épousé en premières noces Louis de Pardaillan, marquis de Gondrin, fils aîné du duc d'Antin, qui était lui-même le fils du marquis et de la marquise de Montespan. De son premier mariage, la comtesse de Toulouse avait eu un fils, Antoine-François de Pardaillan de Gondrin, marquis d'Antin; par son père, celui-ci était le petit-neveu de l'amiral de France; par sa mère, lors de son second mariage, il en devint le beau-fils. Cette double

parenté explique que d'Antin ait obtenu en 1731, à vingt-deux ans, la charge de vice-amiral du Ponant, dont le maréchal d'Estrées s'était démis en sa faveur. Il faut ajouter qu'il avait toujours servi dans la marine ; il avait fait campagne dans la Méditerranée, en 1731, sous les ordres de Du Guay-Trouin, dans la Baltique, en 1733, sous les ordres de La Luzerne ; il avait un goût très vif pour la carrière maritime, il se tenait au courant des progrès de la marine à l'étranger, surtout en Angleterre. Bref, malgré son âge jeune encore, trente et un ans, quand il commandait l'escadre de Brest, cet officier général avait de l'expérience et une réelle valeur. On n'en dira pas autant de son collègue, le marquis de Sainte-Maure, vice-amiral du Levant ; il n'est guère connu que pour avoir échoué un jour le *Fougueux*, de soixante-quatorze canons, sur une roche en rade de Rochefort, et pour s'en être consolé par ce mot, que son vaisseau servirait de balise.

En quittant Brest (septembre 1740), le marquis d'Antin détacha six navires pour croiser vers les côtes d'Espagne. Avec les autres, quatorze environ, il cingla vers les Antilles ; il mouillait le 21 octobre à la Martinique, et le 7 novembre à Saint-Domingue ; dans cette dernière relâche, il fut rejoint, le 15 décembre, par huit des vaisseaux de l'escadre de Toulon avec La Rochalart. Il avait ainsi des forces assez imposantes ; il était cependant comme réduit à l'inaction, soit parce que la fièvre jaune avait éclaté dans ses équipages, soit parce qu'une escadre anglaise de vingt-cinq voiles, partie d'Angleterre en novembre avec l'amiral Ogle, venait de rallier à la Jamaïque les sept vaisseaux de l'amiral Vernon, soit encore parce que ses instructions lui disaient de protéger les Espagnols sans attaquer les Anglais, à moins d'hostilités directes de leur part. Ces hostilités avaient eu lieu : une de nos cor-

vettes, la *Fée*, avait été enlevée entre la Martinique et Saint-Domingue; mais d'Antin avait manqué l'occasion d'attaquer Vernon, dont les forces étaient à présent plus que quadruplées par l'arrivée de son collègue. Il avait reçu lui-même un léger renfort. Le comte de Roquefeuil, qu'il avait envoyé à sa sortie de Brest sur les côtes d'Espagne et qui était rentré ensuite en France, arrivait à Saint-Domingue le 8 janvier 1741, avec quatre vaisseaux.

Le vice-amiral, qui avait à compter avec l'état sanitaire de ses équipages et avec le texte de ses instructions, crut qu'il avait suffisamment rempli l'objet de sa mission, car sa présence avait protégé les vaisseaux et les colonies de l'Espagne. Il laisse en station aux Antilles six vaisseaux avec Roquefeuil, qui devait y rester jusqu'au printemps; lui-même reprend la mer dès le 7 février. La division de La Rochalart rallie le port de Toulon; d'Antin rentre à Brest le 18 avril. Ce fut pour y mourir, six jours plus tard, des suites d'une hydrocèle, à trente-deux ans [1].

Un malheur, d'une autre nature, avait marqué le retour de cette expédition. Le *Bourbon*, de soixante-quatorze canons, commandé par le marquis de Boulainvilliers, avait coulé, à la hauteur d'Ouessant, dans des circonstances particulièrement dramatiques. Déjà de nombreuses voies d'eau avaient retardé sa marche; le 12 avril, il devint impossible de faire fonctionner les pompes; le commandant vit que son navire était perdu. Voulant sauver son fils, qui était à son bord, il le fait descendre dans

1. Le marquis d'Antin « mourut avant-hier au soir d'une suite de la grande maladie qu'il a eue à l'Amérique, dont il n'a jamais pu bien se remettre. Je ne doute pas que tous les contretemps qu'il a eus dans le cours de sa campagne n'y aient beaucoup contribué, de même que le chagrin d'avoir vu mourir un aussi grand nombre de ses officiers et équipages, et que son escadre n'était continuellement qu'un hôpital. » La Jonquière au ministre; Brest, 26 avril 1741. A. M., B^4 50, f° 261.

la chaloupe avec vingt-trois officiers et marins, sous le prétexte d'aller chercher des secours. Une demi-heure après, en présence de ceux qui avaient été sauvés, le *Bourbon* disparaissait dans les flots avec le marquis de Boulainvilliers et le reste de l'équipage.

Cette catastrophe, le résultat en apparence stérile de l'expédition, la mort même du vice-amiral, qui fut entourée d'un certain mystère, fournirent des armes aux ennemis du ministre de la Marine. Dans un mémoire où il fait le procès de toute l'administration de la marine, le maréchal de Richelieu disait de cette expédition, avec une exagération singulière : « L'armement de M. d'Antin pouvait décider du sort de la France et de l'Europe. Il a échoué par des fautes capitales, dans lesquelles un ministre tant soit peu éclairé ne serait point tombé. Nos vaisseaux ont été envoyés sans être doublés, et on a négligé de faire suivre l'armement de mois en mois, comme les Anglais le pratiquent toujours en pareil cas, par des bâtiments chargés de vivres et de rafraîchissements. M. d'Antin était prêt de dévoiler le mystère d'iniquité, qu'il était en état de faire valoir. La fortune de M. de Maurepas l'a tué, et sa cabale a rejeté sur le mort toutes les fautes dont il ne pouvait se justifier [1]. » On ne voit pas que le ministre ait jamais songé à faire un crime à la mémoire du vice-amiral d'une expédition qui avait promené le drapeau du roi dans des mers qui ne le voyaient que bien rarement, et qui, sans combat, avait amené les Anglais à suspendre leurs hostilités. Ni Maurepas ni d'Antin n'étaient coupables, mais bien le premier ministre qui, ici comme dans l'expédition de la Baltique, ne faisait les choses qu'à moitié, c'est-à-dire les faisait mal.

A la campagne du vice-amiral d'Antin dans les Antilles

1. Rapporté par MAUREPAS, *Mémoires*, t. IV, p. 216.

se rattache le souvenir d'un épisode militaire doublement instructif ; il donne la mesure de la bonne foi de nos prétendus alliés et il montre la nécessité pour des marins d'être toujours prêts et vigilants quand ils sont sur mer.

Le 18 janvier 1741, une division de quatre vaisseaux portant le pavillon du roi, l'*Ardent* (soixante-quatre canons), le *Mercure* (cinquante-six), capitaine Des Herbiers de L'Étanduère, le *Diamant* (cinquante), capitaine le chevalier de Piosin, la *Parfaite* (quarante-quatre), capitaine d'Estourmel, croisait, sous les ordres du chevalier d'Épinay, dans les parages du cap Tiburon, au sud-ouest de Saint-Domingue. Une escadre de six gros vaisseaux anglais, — deux de soixante-quatorze canons, trois de soixante-quatre, un de cinquante, — est signalée vers six heures du matin. D'une part, deux cent quatorze bouches à feu ; de l'autre, trois cent quatre-vingt-dix. D'Épinay, qui se dirigeait vers les Cayes, ne change pas sa marche : il se borne à réunir sous sa main sa petite escadre.

Un vaisseau anglais s'approche d'un de nos navires. Un court dialogue s'échange avec le porte-voix. « D'où vient ce navire ? — De France. — Où va le navire ? — A la mer. » L'Anglais continue tout seul : « Nous voulons vous parler. Vous ne répondez point ? vous ne dites rien ? » Là-dessus, une canonnade soudaine crible le *Diamant* de projectiles. D'Épinay riposte ; malgré la disproportion des forces, il tient tête à ses déloyaux ennemis. Le chevalier de Roquefeuil, officier à bord du *Diamant*, écrivait à propos de ce combat : « Nous étions tous résolus de nous défendre et de périr plutôt que de nous rendre. Jamais on ne s'est battu avec tant de fureur[1] ! » Cependant le *Dia-*

1. Cette lettre, « du cap de Tiberon, de l'île Saint-Domingue, à bord du *Diamant*, le 19 janvier 1741 », a été publiée dans le *Carnet historique et littéraire*, t. III, 1899, p. 109-113. Sur ce combat du

mant avait beaucoup souffert : il avait reçu quatre-vingts coups de canon dans la coque et plus de cinq cents dans les voiles et dans les mâts. Le lendemain matin, 19, d'Épinay, malgré ses avaries, ses pertes en morts et en blessés, était en ligne, prêt à un nouveau combat, quand le commandant anglais envoya un officier lui porter des excuses « sur cette méprise; que, par la manœuvre qu'il avait tenue, on l'avait pris pour Espagnol; que, bien loin qu'il y eût interruption de commerce entre les couronnes de France et d'Angleterre, jamais elles n'avaient été en meilleure intelligence. » M. d'Épinay, sans prêter à ces singulières excuses plus d'attention qu'elles ne méritaient, se borna à répondre, en soldat qui a conscience de son droit et de sa force, qu'il continuait sa route sur les Cayes et que « s'il leur prenait envie d'y mettre obstacle, on recommencerait sur nouveaux frais ».

Il faut croire que le mot d'ordre de la marine anglaise en cette année 1741 était de courir sus à nos bâtiments, d'essayer de les détruire et, en cas d'insuccès, de mettre cette attaque avortée sur le compte d'une confusion entre le pavillon français et le pavillon espagnol. En voici un second exemple, environ six mois plus tard.

Le chevalier de Caylus, le comte de Pardaillan, le baron Saurin de Murat revenaient des Antilles à Toulon avec le *Borée*, l'*Aquilon* et la *Flore*; en traversant le détroit de Gibraltar, le 5 août (1741), ils rencontrèrent, dans les eaux du cap Spartel, une division anglaise, de quatre vaisseaux et d'une frégate, qui naviguait sous pavillon hollandais. Le commandant anglais, Barclay, détache une embarcation vers l'*Aquilon*; Pardaillan fait connaître sa nationalité. Les Anglais répondent par le feu de leurs

18 janvier (et non du 14, comme il est dit par erreur dans le *Carnet*), voir A. M., B[4] 50.

canons; dès la première bordée, Pardaillan est tué. Un combat s'engage en pleine nuit; il dure trois heures. Barclay, dont l'escadre était endommagée, se retire; il envoie dire à Caylus qu'il avait pris ses vaisseaux pour des vaisseaux espagnols. Caylus répond avec ironie qu'il n'est point fâché de cette erreur; elle avait un peu exercé ses jeunes gens [1], qui souhaitaient depuis longtemps de voir le feu.

Voilà donc les fruits de la politique maritime de Fleury. Il avait cultivé l'alliance anglaise avec un soin jaloux; ce qu'il en recueillait, c'étaient des injures gratuites à notre pavillon; il avait trop oublié qu'un État qui ne se fait pas respecter de son allié se condamne de lui-même au mépris de celui-ci.

Mais Fleury ne regardait pas du côté de la mer; âgé alors de près de quatre-vingt-dix ans, il réservait toute son attention aux affaires du continent. La succession d'Autriche s'était ouverte en octobre 1740; n'ayant pas la force de résister à un parti qui le poussait à la guerre, il engagea la France dans cette querelle, pour lui faire jouer le jeu de l'électeur de Bavière et du roi de Prusse. Comment s'imaginer, après ce qui se passait sur mer depuis deux ans environ, que cette guerre n'aurait pas de répercussion maritime? L'alliance anglaise, ou ce qu'on appelait de ce nom, durerait-elle toujours? La chute de Robert Walpole, en janvier 1742, fut un premier coup porté à son optimisme; mais il s'enfonça de plus en plus dans les affaires continentales. Maurice de Saxe entrait à Prague, Belle-Isle faisait un empereur; c'en était assez pour oublier la marine, s'il y avait jamais songé. Cependant les affaires de Bohême prirent bien vite une fâcheuse tournure; il fallut

1. Le chevalier, plus tard bailli de Mirabeau, alors enseigne de vaisseau, avait vaillamment commandé la mousqueterie du *Borée*. — Le chevalier de Carné était enseigne sur le même vaisseau.

évacuer Prague. A la mort de Fleury (janvier 1743), l'horizon politique de la France était bien assombri : une coalition continentale se formait en faveur de l'Autriche, c'est-à-dire contre nous ; sur mer, la guerre était déclarée en fait entre la France et l'Angleterre.

De ces deux guerres, la guerre continentale et la guerre maritime, la première, au début du moins, ne nous intéressait que d'une manière indirecte, car il ne s'agissait pas de nous, mais de nos alliés d'Allemagne ; la seconde, au contraire, se présentait tout de suite sous son véritable aspect, celui d'un duel qui mettait en jeu l'existence de notre marine et l'indépendance de nos colonies. Faut-il dire que le gouvernement et l'opinion donnèrent toute leur attention à la première et se désintéressèrent à peu près de la seconde? Celle-ci cependant allait se faire sur toutes les mers, Méditerranée, mer du Nord, golfe de Gascogne, dans nos colonies d'Amérique et d'Asie; et nulle part ces campagnes maritimes ne le cédèrent, ni en utilité politique ni en intérêt dramatique, aux campagnes de Franconie, des Pays-Bas et du Milanais.

CHAPITRE IX

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 1° LA MÉDITERRANÉE

De Court La Bruyère commandant l'escadre de Toulon. — Sa jonction avec les Espagnols. — Matthews sur les côtes de Provence. — Bataille de Toulon (1744). — Maurepas à Toulon. — Les Anglais aux îles de Lérins. — Belle-Isle et Bompar à Toulon.

Les Anglais et les Espagnols n'avaient pas besoin de se poursuivre jusqu'aux Antilles; ils se rencontraient chaque jour dans les parages de Gibraltar et de Minorque, puisque la perte de ces deux positions ne permettait plus aux vaisseaux espagnols de naviguer en paix même dans la Méditerranée. Les bâtiments des deux nations se donnaient la chasse jusque dans les eaux françaises. Au début de l'année 1741, un combat avait eu lieu dans les eaux du cap Cépet, c'est-à-dire à l'entrée même de la grande rade de Toulon, entre deux corsaires de Majorque et un navire anglais, qui avait pris feu et fait explosion. Il fallait donc armer à Toulon, même si l'on ne songeait qu'à faire respecter nos côtes. Maurepas donna l'ordre de mettre à la mer, en juillet 1741, une escadre de douze vaisseaux; le commandement en fut donné au lieutenant général de Court La Bruyère.

Le duc de Richelieu parlait ainsi de cette escadre et de son chef : « L'on vient de faire un armement.... Le géné-

ral a été choisi pour le prix des petites fêtes qu'il avait données à Mme de M[aurepas] dans sa guinguette. Indépendamment de l'incapacité de M. de Court, les vaisseaux étaient pourris et hors d'état de tenir la mer, et l'armement, sous la plus belle apparence, était dans l'essentiel si défectueux qu'il ne pouvait qu'échouer, ainsi qu'il a fait [1]. » L'officier général qui commandait l'escadre de Toulon avait d'autres titres à la désignation du ministre que ses relations de société avec la comtesse de Maurepas. Après avoir fait la grande guerre avec Du Quesne et Tourville, la guerre de course avec Jean Bart, il avait été capitaine de pavillon du comte de Toulouse à bord du *Foudroyant*, lors de la bataille de Malaga ; ses états de service étaient fort honorables, mais ils s'arrêtaient à l'année 1707. Quand il prit le commandement de l'escadre de Toulon, il y avait trente-quatre ans qu'il n'avait pas servi à la mer, sauf pendant sa récente croisière contre les Barbaresques; il avait alors soixante-quinze ans.

Le rajeunissement des cadres ne préoccupait pas à cette époque l'administration de la marine, car de Court n'était pas le seul vieillard à la tête de nos escadres. Lorsque le lieutenant général comte de Roquefeuil, qui commandait l'escadre de Brest, mourut en mer sur son vaisseau, en 1744, il comptait soixante-deux ans de services.

Le maréchal de Rochambeau rapporte que son grand-oncle, le chevalier de Rochambeau, qui venait de faire deux croisières avec une escadre de six bâtiments, mal carénés d'ailleurs, coulant bas et manquant de tout, avait été cassé par Maurepas en 1744 : il avait relâché à tort à Malaga et permis ainsi à une escadre anglaise de ravitailler Gibraltar, dont les Espagnols faisaient le siège; tous les Rochambeau étaient dans la douleur; le futur

1. Mémoire cité par MAUREPAS, *Mémoires*, t. IV, p. 217.

vainqueur de Yorktown ne partageait peut-être pas les sentiments de colère des siens contre la décision ministérielle. Les états de service de « mon vieil oncle », dit-il, « avaient été fort brillants » ; mais il était « absolument usé, ayant eu déjà deux attaques d'apoplexie » [1]. De Court n'était pas, malgré son grand âge, dans ce triste état de santé.

Ses douze vaisseaux prirent la mer à Toulon le 12 octobre 1741 ; ils cinglèrent vers Barcelone et Carthagène : là, ils se réunirent à l'escadre espagnole de don José de Navarro. C'est la première en date des opérations combinées entre les marines de France et d'Espagne dont la guerre d'Amérique offrira plus d'un exemple. Les deux escadres escortèrent, en suivant les côtes de Provence et de Ligurie, un convoi militaire que Philippe V faisait passer en Italie et qui, grâce à cette double protection, put heureusement arriver à Spezzia (février 1742). De Court et Navarro, après avoir subi un violent coup de vent, qui dispersa quelques navires jusqu'en Corse, étaient de retour à Toulon le 22 février.

Il en était grand temps pour les seize vaisseaux espagnols ; leur délabrement ne leur permettait pas de tenir la mer davantage ; le dénuement des équipages faisait pitié ; nus, misérables, décimés par les maladies, les matelots du roi Catholique auraient eu besoin de longs mois de repos. On caréna tant bien que mal les navires ; on refit un peu les équipages. Triste préface à la guerre qui allait commencer.

A ce moment même, Walpole tombait du pouvoir. Le

1. Rochambeau « passe généralement dans le corps de la marine pour un homme fort extraordinaire dans ses idées ; il s'écarte de temps en temps du bon sens. » (Brest, 6 juillet 1744.) En lui retirant son commandement (novembre 1744), Maurepas lui fit accorder 4 500 livres à titre de demi-solde. A. M., B[4] 56, f[os] 311-312.

premier soin de son successeur, Carteret, fut d'envoyer dans la Méditerranée une escadre de vingt-huit vaisseaux, avec l'amiral Matthews : le 27 avril (1742), elle mouillait en face de Toulon et y établissait une croisière rigoureuse. Elle prétendait ne bloquer que l'escadre de Navarro, car la paix n'était pas officiellement rompue entre Paris et Londres ; en fait, elle bloquait tout aussi bien l'escadre française. Matthews faisait saisir nos bâtiments de commerce jusque dans les eaux du cap Cépet; en juin, dans le port même de Saint-Tropez, il faisait brûler cinq galères espagnoles qui s'y étaient réfugiées, et dont les carcasses bouchèrent l'entrée du port jusqu'en 1748; le 15 décembre, il menaçait de mettre le feu à Saint-Tropez, si l'on n'en faisait pas sortir deux bâtiments espagnols. Que ne pouvait-il pas se permettre avec la longanimité étonnante de notre gouvernement? Il mouillait à son aise aux îles d'Hyères, il y établissait un campement à Port-Cros pour ses malades, il y recevait ses convois de Mahon, il y carénait ses navires, il y faisait des exercices de tir. En avril et en juin 1743, des batteries du cap Cépet tirèrent quelques coups de canon sur un brigantin et sur un croiseur anglais qui poursuivaient des bâtiments français ; Matthews se plaignit, on lui répondit par des explications et les deux affaires se terminèrent par des politesses réciproques. Sait-on combien de temps dura cette croisière inconcevable et ce blocus non déguisé de notre grand port provençal? Tout près de deux ans, exactement vingt-deux mois, d'avril 1742 à février 1744.

Cependant on avait fait à Toulon quelques préparatifs de défense. Le marquis de Mirepoix, gouverneur de la Provence, avait fait mettre les batteries en état ; l'amiral Navarro, fort inquiet de l'audace des Anglais, avait fait passer son escadre de la petite rade dans le port même ; de Court avait armé en brûlots deux petits navires mar-

chands de deux cents tonneaux ; il avait construit, pour barrer la rade, une estacade formée de deux, puis de quatre chaînes de mâts, mais la violence de la mer l'avait à peu près brisée, et c'eût été une défense bien imparfaite, si Matthews avait voulu forcer la passe. A la fin de 1742, de nouveaux renforts avaient porté ses forces à trente-huit vaisseaux.

La mort de Fleury, le 29 janvier 1743, ne parut rien changer d'abord à nos rapports avec l'Angleterre, toujours amicaux en apparence. Cependant c'était le roi d'Angleterre en personne que le duc de Noailles rencontrait à la bataille de Dettingen; c'était lui qui, dans son propre camp, à Worms, nouait une coalition contre nous. La France ne rompit pas encore ; elle se borna à signer une alliance avec l'Espagne (15 octobre 1743), sorte de pacte de famille, par lequel Louis XV s'engageait à procurer un établissement en Italie à l'infant don Philippe. Il fut dans la destinée de notre politique étrangère sous le règne de Louis XV de ne travailler jamais que pour autrui, roi d'Angleterre, roi de Prusse, infants d'Espagne, archiduchesse d'Autriche; n'avions-nous donc pas nos intérêts propres, ceux de notre marine et de nos colonies? Enfin, l'ordre fut donné à de Court de protéger ouvertement la sortie de l'escadre espagnole. Celle-ci aurait pu sortir vers le mois de juillet et d'août (1743). Matthews, avec une partie de sa flotte, s'était porté un moment devant Gênes pour y saisir quelques chebecs qui transportaient de l'artillerie pour les Espagnols; mais Navarro ne put ou ne voulut appareiller à temps; il était toujours enfermé dans le port quand les Anglais vinrent reprendre leur blocus.

L'armement des deux escadres combinées ne se fit pas sans beaucoup de lenteurs et de difficultés. Maurepas, impatient, gourmandait l'intendant; celui-ci, M. de Ville-

blanche, protestait de son activité et rejetait la cause des retards sur le vagabondage et la désertion des équipages, qui étaient en effet de véritables fléaux. Enfin, en janvier 1744, on commença à parler du jour de la sortie; M. de Court fit détruire ce qui restait de l'estacade et fit une courte reconnaissance du côté d'Hyères. Matthews, qui avait un excellent service d'espionnage, ne manqua pas de saluer l'amiral français, à l'étonnement de celui-ci, de onze coups de canon: c'était le salut de parade, ironique peut-être ici, qui précède le duel.

Le 19 février au soir, les escadres alliées firent un premier appareillage, pour mouiller sous le fort Sainte-Marguerite; puis le 22 au matin, par la brise d'est, elles sortirent tout à fait de la grande rade et mirent le cap au sud. En tête, l'avant-garde française, de neuf vaisseaux, était commandée par le chef d'escadre Gabaret, qui portait un nom illustre dans notre marine; il montait l'*Espérance*, de soixante-quatorze canons. Au centre, le corps de bataille, de sept vaisseaux français et de trois vaisseaux espagnols, était sous les ordres du lieutenant général de Court; son pavillon flottait sur le *Terrible*, de soixante-quatorze canons, dont le capitaine de pavillon était M. de La Jonquière. En queue, l'arrière-garde espagnole, de neuf vaisseaux, était commandée par l'amiral Navarro; il montait le *Real-Felipe*, de cent dix canons, vaisseau d'aspect superbe, qui se conduisit très bravement au feu. Les alliés comptaient donc vingt-huit voiles, soit seize françaises et douze espagnoles [1].

L'ordre de marche était de ne laisser aucun intervalle entre les navires, chaque vaisseau devant être au plus à soixante toises du précédent, de la proue à la poupe, soit

1. Voir l'Appendice III. — Suffren, qui était garde-marine à Toulon depuis le 30 octobre 1743, était embarqué sur le *Solide*; ce fut sa première campagne. Il avait dix-sept ans et demi.

cent vingt mètres. On peut se demander comment les capitaines pouvaient tenir leurs bâtiments à une aussi faible distance les uns des autres et éviter les abordages; de Court affirme du moins que les Français marchaient dans cet ordre, mais que l'arrière-garde ne l'observait pas.

Matthews, qui était aux îles d'Hyères avec trente-trois vaisseaux et neuf frégates, avait commencé son appareillage le 19; le 22, il prit la même direction que les alliés, en ayant le précieux avantage du vent. Les Anglais marchaient ainsi : le contre-amiral Rowley en tête, Matthews au centre, sur le *Namur*, de quatre-vingt-dix canons, le vice-amiral Lestock à l'arrière-garde. Les Franco-Espagnols avaient une légère avance ; aussi, lorsque le contact des deux armées navales se fit, sous le cap Sicié, vers une heure et demie de l'après-midi, les deux lignes de bataille ne coïncidaient pas dans toute leur longueur; trois vaisseaux du centre anglais, *Norfolk*, *Namur*, *Marlborough*, se trouvaient à portée de canon de notre arrière-garde, soit des quatre vaisseaux espagnols, *Poder*, *Constante*, *Real-Felipe*, *Isabella*.

Matthews remarque que les Espagnols marchent avec peu d'ordre; cette division de quatre vaisseaux est à peu près isolée, le centre français étant à deux milles en avant du *Poder*, le reste de l'arrière-garde espagnole étant à un bon mille en arrière de l'*Isabella*. Il ouvre contre elle une terrible canonnade; mais lui-même n'était soutenu ni par son arrière-garde (Lestock), qui n'était pas encore en ligne, ni par son avant-garde (Rowley), qui était à la hauteur du centre français. On remarquera que les Français et les Anglais, qui étaient cependant à portée, ne se canonnèrent point d'abord, peut-être en vertu de cette fiction que la guerre n'était point encore officiellement déclarée entre les deux couronnes et que notre mission à nous était simplement de faire sortir l'escadre espagnole; mais il est

des cas où les boulets partent tout seuls, comme on le vit bientôt ici.

Toute l'action était entre les trois vaisseaux anglais (260 canons) et les quatre vaisseaux espagnols (312 canons). Un vaisseau de l'avant-garde anglaise, le *Berwick*, de soixante-dix canons, commandé par le très énergique capitaine Hawke, le futur vainqueur de Quiberon, vint se joindre à la division de Matthews. Son arrivée eut pour résultat de faire baisser pavillon au *Poder*, qui, à peu près isolé entre notre centre et le *Constante*, avait déjà beaucoup souffert.

Le feu était terrible dans les parages du *Real-Felipe*. Ce vaisseau fit une résistance admirable et, en fin de compte, victorieuse, grâce à ses cent dix pièces, grâce surtout au capitaine de vaisseau, M. de Lage de Cueilly, Français qui était alors au service du roi Catholique et qui devait commander l'escadre du roi Très Chrétien dans la Méditerranée en 1745 et 1746 [1]. Il a laissé un récit très détaillé du duel du *Real-Felipe* et des Anglais, duel dont il fut le héros, car il eut le commandement du vaisseau pendant presque toute la durée du combat; l'amiral don Navarro, qui avait été blessé, avait disparu « à fond de cale », ce qui ne devait pas l'empêcher de se faire donner par Philippe V le titre de marquis de la Vittoria.

De Lage, qui avait parfois une fougue endiablée, raconte un épisode amusant. Au moment où la bataille va s'engager, l'aumônier commence une exhortation, « qui allait devenir longue, si je ne l'eusse interrompue. Je montai

1. Son séjour au port de Toulon à cette date fut marqué par de nombreuses difficultés avec les officiers et les équipages à cause de sa dureté dans le commandement et surtout de la violence presque sauvage qu'il apportait au recrutement des matelots. — Il fut aussi chef d'escadre à titre temporaire à Dunkerque en 1747. *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 335.

sur un banc à côté de lui, et après avoir tourné mon chapeau en l'air et poussé deux cris de *Vive le Roi!* je dis : « Messieurs, l'aumônier nous absout de tout ce que nous « avons fait. Je lui ai conseillé d'aller à la cale où son de- « voir l'appelle. » Autre épisode d'une autre nature. Matthews, croyant avoir réduit au silence le vaisseau espagnol, lance un brûlot contre lui; les survivants du *Real-Felipe* parlent de se rendre. « Vous avez donc oublié, s'écrie de Lage, que je suis ici! » Un coup bien pointé atteint le brûlot, qui fait explosion et coule.

Cependant de Court, qui avait échangé une canonnade, assez molle d'ailleurs, de deux heures et demie environ, avec Rowley, fait signe à l'avant-garde et au centre de revirer de bord pour aller au secours du *Real-Felipe*. Ce mouvement s'exécute avec assez de lenteur, mais avec succès, et, détail curieux, sans avoir été contrarié par Rowley, qui procéda à un mouvement analogue. De Court, qui à présent était au vent, vient s'interposer entre les Espagnols et le centre anglais. Un officier de l'*Aquilon*, l'enseigne Tayac de Calvimont, envoyé avec soixante hommes à bord du *Poder*, reprend ce vaisseau à l'Anglais Vernon; il fallut d'ailleurs le faire sauter le lendemain, parce qu'il était hors d'état d'être sauvé. Cette manœuvre de l'amiral français, la tombée de la nuit, l'épuisement de la petite division de Matthews, dont le *Marlborough* était en fort mauvais état, mirent fin à la bataille, les deux armées restant d'ailleurs à proximité. Le *Real-Felipe* était sauvé; sur un équipage d'un millier d'hommes, il avait 238 morts et 262 blessés.

Le lendemain, 23 février, un vaisseau espagnol, l'*Hercule*, de soixante canons, qui faisait partie de cette extrême arrière-garde espagnole restée, on ne sait pourquoi, spectatrice oisive de la bataille, était aux prises avec les Anglais; mais de Court fit le signal de gagner le large et

l'ennemi cessa la poursuite. Les Franco-Espagnols renoncèrent au projet primitif de gagner Gênes, car il leur aurait fallu percer la ligne ennemie ; ils mirent le cap sur l'Espagne et gagnèrent sans encombre Alicante, puis Carthagène. Matthews alla relâcher à Mahon pour se radouber. Enfin, de Court, après avoir mis en sûreté l'escadre de don Navarro, rentrait à Toulon le 13 avril; il avait capturé au retour quatre bâtiments de commerce anglais.

Telle est cette bataille navale de Toulon, du 22 février 1744 [1]. Chacune des deux armées pouvait s'attribuer la victoire. Les Anglais avaient empêché les alliés de gagner le port de Gênes; les alliés étaient sortis de Toulon et, à l'exception d'un vaisseau, avaient sauvé tous leurs navires. Action décousue, bataille indécise.

Après la bataille, les officiers généraux de chaque escadre s'imputèrent mutuellement la responsabilité de leur insuccès. Matthews accusa Lestock d'être resté tout le temps avec son arrière-garde en dehors de l'action; Lestock fut acquitté. Quant à l'amiral anglais, coupable de n'avoir vaincu qu'à demi, on parvint à lui reprocher diverses fautes de tactique, à peu près autant, dit de Lage, que les Espagnols lui avaient tiré de coups de canon; après un long procès, un conseil d'enquête le déclara incapable de servir.

De Court faillit être traité aussi mal et aussi injustement. Malgré sa belle manœuvre qui lui avait permis de reprendre le *Poder* et de sauver le *Real Felipe*, les Espa-

1. Chabaud-Arnault en a fait une étude critique et détaillée, *R. M. C.*, t. CX, p. 379-390. J'ai suivi en partie son récit, en le complétant ou en le corrigeant par divers documents, ainsi la *Relation du combat naval qui s'est donné sur les côtes de Provence, le 22 février 1744, entre les escadres combinées de France et d'Espagne et les Anglais* [par M. de Court], et les *Mémoires* de M. de Lage de Cueilly, Amsterdam, 1746. Cf. A. M., B[4] 56.

gnols, à leur retour, prétendirent que, loin de les avoir secourus, il leur avait laissé porter tout le poids de la bataille et qu'il les avait sacrifiés. Philippe V, qui avait fait don Navarro lieutenant général et marquis avec une pension de quatre mille livres, transmit à Louis XV les plaintes de son amiral. Le 23 avril, dix jours après son retour, de Court recevait l'ordre de remettre le commandement de l'escadre à Gabaret et de se retirer dans sa terre de Gournay; on lui reprochait encore de n'avoir pas capturé, quand il regagnait Toulon, deux vaisseaux anglais mouillés aux îles d'Hyères et de n'avoir pas escorté un convoi qui devait conduire des munitions au prince de Conti sur la frontière du Var.

De Lage justifie complètement, dans ses *Mémoires*, le vieil amiral des singuliers reproches de nos alliés [1]; pour celui-ci, on comprend que, dans sa *Relation*, il ait exprimé crûment la vérité. « L'on peut dire... qu'un peu plus d'ordre dans les Espagnols aurait empêché M. Matthews de les attaquer. Voilà ce qui a attiré au général français la haine de ces Espagnols ou qui étaient à fond de cale pour de légères blessures, ou qui se sont tenus trop loin des coups pour en juger, ou qui ont abandonné sans ordre leur général. » Exilé dans sa belle maison de Gournay, de Court continua à y donner des fêtes; il fut relevé de sa disgrâce par le successeur de Maurepas, de qui il reçut, en 1750, le titre, d'ailleurs honorifique, de vice-amiral du Ponant et la grande croix de Saint-Louis; il mourut le 19 août 1752, à quatre-vingt-six ans et demi.

La bataille de Toulon avait amené, le 15 mars suivant, la déclaration officielle de guerre de Louis XV à George II.

1. Le chevalier de Mirabeau, qui avait pris part à la bataille de Toulon comme enseigne et qui y fut blessé au pied, écrivit à ce propos deux mémoires en faveur de l'amiral français. LOMÉNIE, *Les Mirabeau*, t. I, p. 149, 168.

Les Français et les Anglais étaient dès lors directement aux prises sur la Méditerranée, où ils ne s'étaient pas rencontrés depuis quarante ans, depuis la journée de Malaga. La guerre maritime devait y durer quatre ans, jusqu'à la paix d'Aix-la-Chapelle; mais elle se borna à des opérations secondaires, et la journée du 22 février n'eut pas de lendemains dignes d'elle.

Le bruit courut, après la bataille de Toulon, que les Anglais avaient résolu de bombarder Marseille par mer; on se hâta d'armer dans ce port une division navale de quatre gros bateaux, portant chacun douze pierriers, de deux galères et d'un brûlot, sous les ordres du chevalier de Fontette, capitaine de galère. Mais les Anglais se bornèrent à apparaître à plusieurs reprises dans la rade de Marseille, sans faire aucune tentative de bombardement.

Maurepas se rendit à Toulon à la fin de mai (1744), pour voir par lui-même l'état de la flotte du Levant et remédier à certains maux, dont le moindre n'était pas la désertion trop fréquente des équipages. A son voyage se rattachent diverses mesures. Le chef d'escadre Gabaret étant mort à bord peu après avoir succédé à de Court, le ministre prit le parti de ne pas le remplacer dans son commandement supérieur, mais de partager l'escadre en plusieurs divisions, de quatre à cinq bâtiments chacune; elles furent commandées par M. de Vaudreuil, le chevalier de Piosin, M. de Caylus, M. de La Jonquière. L'idée était bonne au point de vue militaire; elle permit de faire des croisières heureuses à Malte, à Tunis, dans le Levant, à Gibraltar et à Cadix. Elle permit encore de soutenir par quelques convois maritimes les opérations de terre que l'infant don Philippe et le prince de Conti faisaient alors à la frontière du Var.

En avril, ils franchissaient le Var et entraient à Nice; il y eut une affaire très chaude à l'occupation de Ville-

franche. Matthews, après avoir relâché à Port-Mahon, était revenu mouiller dans cette rade et y avait débarqué une partie de ses équipages pour les faire combattre avec l'armée piémontaise; l'attaque des Franco-Espagnols fut si vive que l'amiral et ses matelots faillirent être pris. La flotte anglaise dut s'empresser de quitter un mouillage où elle n'était plus en sûreté.

Cependant la difficulté de recruter les équipages restait très grande; cette question, vitale entre toutes, que Colbert avait cru résoudre avec le système des classes, fut, au cours du XVIIIe siècle, un des gros obstacles au progrès de notre marine. A Toulon, elle se compliquait d'un état de misère permanent, conséquence d'une situation hygiénique déplorable. En 1744, les trois quarts des Toulonnais avaient été atteints d'une épidémie de fièvres infectieuses. Aussi, quand le chevalier de Piosin mit à la mer le 22 août, ses équipages étaient loin d'être au complet. Maurepas, frappé de ce désordre et d'autres encore pendant son séjour à Toulon, voulut y remédier par une institution nouvelle (janvier 1745). Jusqu'alors le commandement de la marine dans chaque port militaire appartenait à l'officier général le plus ancien qui était présent au port; c'était, par suite, une fonction essentiellement temporaire, dans laquelle le titulaire, qui n'était là qu'en passant, ne pouvait jamais entreprendre une œuvre de longue haleine. Désormais, ce commandement constitua un emploi spécial et fixe; l'esprit de suite devint possible dans les divers services militaires qui intéressaient les ports. Le premier commandant de la marine au port de Toulon fut d'Orves Martini, chef d'escadre, qui avait jadis servi avec Château-Renault.

En 1745, le 1er avril, une escadre anglaise de seize vaisseaux et de quatre galiotes apparait encore devant Toulon et court le long de la côte jusqu'à Gênes, en bombardant

Savone et San Remo. « Ces messieurs, écrivait d'Orves, tonnent volontiers sur les choux. » Il fallut mettre Toulon en état de défense : on arma quinze cents matelots pour le service des batteries; on donna à chaque ouvrier de l'arsenal une sorte de livret de mobilisation lui indiquant sa place aux batteries de la rade, en cas d'alarme; on fit même des simulacres de branle-bas de combat; mais pour défendre un port, il faut une escadre de croiseurs capable de tenir l'ennemi à distance, et Toulon n'en possédait point. Tout ce qu'on put faire, ce fut de donner un vaisseau et deux frégates, l'*Oriflamme*, la *Diane* et la *Volage*, à M. de Lage, qui était devenu la terreur des matelots provençaux pour sa singulière manière de les recruter et de les traiter. La *Volage* soutint dans les eaux de Rosas un duel victorieux contre un vaisseau anglais de soixante-quatorze canons : épisode glorieux, mais sans conséquences militaires pour notre sécurité dans la Méditerranée.

En 1746, la France maritime put se croire revenue aux heures douloureuses de la guerre de la Succession d'Espagne. Les Anglais débarquent à Lorient; ils paraissent encore devant Toulon, qui, sur terre, était aussi menacé par une armée austro-piémontaise. Il semblait que le siège de 1707 allait recommencer. On se hâta de lever deux mille paysans pour des travaux de terrassement; on construisit de nouveaux ouvrages; on fit venir quatre galères de Marseille; on embossa six vaisseaux dans la petite rade, à la hauteur du Mourillon, en les entourant d'un blindage solide; on emballa tous les papiers administratifs pour les transporter à Arles, comme en 1707. Tout cela était la meilleure preuve que Toulon était à la merci d'un coup de main et qu'on n'avait pas plus préparé la défense fixe que la défense mobile. Une escadre anglaise de vingt vaisseaux et de deux galiotes à bombes vient bombarder les

îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat, à la hauteur de Cannes; le commandant français, M. Aubry, capitule le 16 décembre 1746. De là, les vaisseaux anglais se portent devant Antibes et bombardent le port durant quinze jours (janvier 1747); ils savaient bien qu'on ne viendrait pas les déranger par mer.

Le maréchal de Belle-Isle, arrivé à Toulon le 1er décembre, y organise une petite armée; il prend l'offensive le 19 janvier (1747). Il parvient à faire lever le siège d'Antibes aux Anglais (3 février) et il rejette les Austro-Piémontais au delà du Var.

On s'occupa ensuite de reprendre les îles de Lérins. Avec la pénurie du port de Toulon et les menaces répétées des Anglais, il fut très difficile d'armer une flottille de quelques galères et bateaux pêcheurs. Pour faire arriver des secours à Gênes, alors insurgée contre l'Autriche, et pour éviter les Anglais qui croisaient vers Monaco, on était obligé de faire passer les tartanes d'Antibes par Calvi ou même par le détroit de Bonifacio. Aussi fallut-il près de cinq mois au capitaine de vaisseau Bompar pour réunir les navires qui devaient transporter les soldats de Chevert à quelques heures à peine de Toulon. Bompar prenait enfin la mer le 22 avril; le bombardement des îles de Lérins ne commençait que le 11 mai; le 27, la descente avait lieu avec succès et Chevert faisait cinq cents prisonniers. Le rapport officiel sur cette affaire, inséré dans la *Gazette*, ne faisait pas mention du rôle de la marine, à laquelle cependant le maréchal de Belle-Isle avait rendu justice. M. d'Orves se plaignit avec raison de ce silence; les marins voulurent y voir une manœuvre désagréable de leurs camarades de l'armée de terre, jaloux peut-être de la supériorité avec laquelle les « bombardiers » de la marine avaient exécuté leur tir.

Bompar commandait encore en 1748 trois vaisseaux

qu'on venait d'armer à Toulon, le *Conquérant*, le *Content*, l'*Oriflamme*, à destination des Indes; mais il ne dépassa pas Cadix, car la paix d'Aix-la-Chapelle allait être signée. Il en était temps; l'épuisement du port de Toulon en matériel, en matelots, en approvisionnements de tout genre était extrême.

CHAPITRE X

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 2° LA MANCHE ET LA MER DU NORD

Le cardinal de Tencin et la restauration jacobite. — Charles-Édouard, Maurice de Saxe, Roquefeuil. — Charles-Édouard en Écosse. — Abandon d'un nouveau projet de descente.

Depuis la journée du 22 février 1744, la flotte de Toulon avait été réduite à une défensive qui, trop souvent, fut bien modeste et peu heureuse. Dans la Manche et dans la mer du Nord, notre marine donna à un moment l'illusion d'une plus grande audace; elle se prépara à transporter nos soldats en Grande-Bretagne. C'était le premier essai de ces projets de débarquement en Angleterre qui hantèrent la pensée de nos marins et de nos hommes d'État au XVIIIe siècle, mais ce ne fut qu'un essai qui sortit à peine de la période initiale d'exécution.

Le gouvernement de Louis XV en revenait par la force des choses à l'idée de Louis XIV, à celle dont Saint-Simon avait maintes fois entretenu le Régent, aider à une restauration jacobite. On attribue ce revirement politique au cardinal de Tencin, qui avait été jadis l'homme de confiance du cardinal Dubois; entré au conseil en 1742, guettant peut-être la succession prochaine de Fleury, il voulut se signaler par une idée grandiose, dont l'exécution eût terminé la guerre par un coup de massue et aurait été la

revanche, depuis si longtemps attendue, de la révolution de 1688. Il renouvela, dit-on, dans le conseil la scène de Mithridate à ses enfants, qui ne fut que trop souvent de circonstance au cours de notre histoire maritime.

Attaquons dans leurs murs ces conquérants si fiers;
Qu'ils tremblent, à leur tour, pour leurs propres foyers.
Annibal l'a prédit, croyons-en ce grand homme :
Jamais on ne vaincra les Romains que dans Rome....

Il montra dans le fils du Prétendant, le prince de Galles Charles-Édouard, l'homme jeune (il était né en 1720), plein d'ardeur, de confiance en lui-même et dans sa cause, soutenu à l'avance par les jacobites des trois royaumes prêts à prendre les armes, qui n'avait besoin que de quelques bateaux et de quelques soldats pour passer au royaume de ses pères; là, il se chargeait du reste. « Il faut que ma tête tombe ou qu'elle soit couronnée, » avait dit le vaillant prince, il était homme à tenir sa parole. La cause était facile à plaider; Tencin la développa avec chaleur, et la fit accepter du conseil. L'expédition d'Angleterre fut décidée [1]. Le comte de Maurepas pour la Marine, le comte d'Argenson pour la Guerre furent chargés, en novembre 1743, de combiner les moyens d'exécution.

1. Le capitaine d'artillerie J. COLIN, de la section historique de l'état-major de l'Armée, vient d'étudier, d'après les archives de la Guerre, de la Marine et des Affaires étrangères, le projet de descente de 1743-1744 : *Louis XV et les Jacobites. Le Projet de débarquement en Angleterre de 1743-1744* (Paris, 1901, in-8). On trouvera dans son livre les détails les plus précis sur l'organisation du corps expéditionnaire et le rôle propre de Maurice de Saxe; pour la partie purement maritime du projet, cf. A. M., B[4] 56. Une partie tout à fait nouvelle du travail du savant officier se rapporte aux négociations qui précédèrent l'entreprise; on y voit que la première idée du projet fut due à Jacques III, qu'elle remontait à la fin de 1737, et que lord Sempill fut l'agent le plus actif des négociations entre les Jacobites et la cour de Versailles, où il traita tour à tour avec Fleury et Amelot.

Voici les grandes lignes du projet, telles qu'elles étaient arrêtées dans les premières semaines de 1744.

Charles-Édouard, parti de Rome dans le plus grand mystère, à l'insu même de son père et de son frère, devait s'embarquer à Dunkerque ou dans le voisinage, puisque ce port était toujours en ruines ; on remarquera qu'une plage nue, le long d'une côte à peu près déserte et de navigation dangereuse, n'était pas un choix heureux pour une base d'opérations maritimes. Seize bataillons d'infanterie et quatre escadrons de dragons y prendraient la mer sur trente-deux bâtiments de transport qu'on préparait dans les ports de Normandie et qui se réunirent, en effet, peu à peu à Dunkerque, à la fin de février ; le comte Maurice de Saxe commandait le corps expéditionnaire. Cependant le comte de Roquefeuil, lieutenant général, sorti de Brest avec vingt-quatre vaisseaux ou frégates, devait croiser dans la Manche à la hauteur de Portsmouth, de manière à attirer sur lui l'attention et les forces des Anglais ; un de ses officiers, le chef d'escadre de Barailh, qui avait vaillamment servi dans la campagne de la Baltique de 1734, serait détaché en avant avec quatre vaisseaux et une frégate, pour protéger l'embarquement et la traversée du convoi. Le lieu de débarquement, choisi à l'inspection de la carte et non après une reconnaissance du terrain, était l'estuaire de la Tamise, le plus près possible de Londres.

A la fin de février (1744), tout était prêt. La bataille de Toulon, toute récente, justifiait à merveille ce projet. A sa sortie de Brest (6 février), l'escadre de Roquefeuil, forte en tout de dix-neuf vaisseaux [1], avait été retenue par les

1. Roquefeuil montait le *Superbe*, de soixante-quatorze canons, que commandait le chevalier de Nesmond ; il avait pour capitaine de pavillon M. de Nouailles d'Aymé, qui ramena le *Superbe* à Brest après la mort du lieutenant général. Le major de l'escadre, embar-

vents dans les parages du cap Lizard pendant une dizaine de jours; puis elle avait pu s'avancer au milieu de la Manche, et la division de Barailh, composée des vaisseaux le *Dauphin Royal*, le *Mars*, le *Content*, l'*Argonaute*, et de la frégate la *Médée*, mouillait à Calais le 29 février. Le comte de Saxe, qui venait d'arriver à Calais, augurait mal du concours de cette force navale. Le 8 mars, il écrivait au comte d'Argenson, ministre de la Guerre : « J'ai parlé à des officiers de l'escadre de M. de Barailh. Elle est pitoyablement équipée. Les matelots qui la composent sont plus propres à conduire une charrette qu'à naviguer. Que voulez-vous que fasse M. de Barailh avec un pareil équipage et quatre vaisseaux, si nous en trouvons dans notre chemin? »

Cependant Maurice de Saxe, d'accord avec Bart, fils du célèbre marin, qui commandait alors la marine à Dunkerque, avec le titre de chef d'escadre, avait fait commencer aussitôt l'embarquement : opération toujours délicate et lente, si elle n'a pas été mûrement préparée dans ses moindres détails, mais que la nature de la côte rendait ici particulièrement compliquée et dangereuse. Il fallait, en effet, procéder à un double embarquement. Les soldats montaient d'abord sur des bateaux pêcheurs et des bélandres, puis ils étaient transbordés dans les bâtiments de transport mouillés au large. Au moindre coup de vent ou à la moindre attaque, ce va-et-vient devait produire un désastre. Dans la nuit du 6 au 7 mars, une violente tempête jeta à la côte onze bâtiments ou bélandres, noyant

qué sur le même vaisseau, était Bullion de Montlouet. — Le chevalier de Camilly, chef d'escadre, commandait le *Neptune*. — Le marquis d'Épinay, le vaillant marin du combat du cap Tiburon, commandait le *Lys*. — Le marquis de La Galissonnière commandait la *Gloire*. — Desnos Champmeslin commandait le *Fleuron*, sur lequel servait son fils comme lieutenant de vaisseau.

des soldats, avariant le matériel, compromettant une expédition préparée à la légère.

Roquefeuil, de son côté, était arrivé à la pointe des Pérées, dans le voisinage du pas de Calais, quand il apprit la présence aux Dunes, entre Douvres et la Tamise, de vingt-cinq vaisseaux de guerre de l'amiral Norris ; grâce aux vents d'ouest, ils étaient sortis de Portsmouth sans être aperçus de Roquefeuil, dont l'escadre, battue des vents et réduite à treize vaisseaux, tenait très mal la mer. Aux Dunes, Norris s'était réuni à des vaisseaux sortis de la Tamise ; il était maître du passage. Roquefeuil réunit ses capitaines en conseil de guerre le 6 mars ; leur avis unanime, fondé sur la supériorité des forces anglaises, fut « d'appareiller avec le jusant et de faire l'impossible pour éviter les ennemis [1]. » Bref, l'expédition était manquée, et cela sans combat, par une série de fautes dues à l'irréflexion : mauvais choix de la saison, mauvais choix du lieu d'embarquement, procédés d'embarquement détestables, lenteur générale dans les opérations.

Sur un ordre de d'Argenson, daté du 8 mars, le comte de Saxe fit débarquer sa petite armée. Nouveau malheur. Le 11 et le 12, les vents jettent à la côte huit bâtiments. Cette petite armée et cette petite flotte avaient beaucoup plus souffert de la mer que si elles avaient fait une longue traversée. Enfin le 13 mars, le débarquement était terminé. Maurice était de retour à Paris le 21. Comme il fallait donner une compensation à un général qui avait failli faire de grandes choses, il recevait le 26 le bâton de maréchal de France. Heureusement, c'était le paiement à l'avance de l'admirable campagne qui allait le couvrir de gloire aux Pays-Bas, mais qui, malgré Fontenoy, ne devait pas le conduire à Londres.

1. A. M., B[4] 56, fol. 140.

Quant au vieil amiral Roquefeuil, âgé alors de près de quatre-vingts ans, qui avait rêvé peut-être de reprendre les glorieuses campagnes des Château-Renault et des Tourville, il mourait subitement en mer le 8 mars, à la fin de cette pénible et stérile croisière. Le chevalier de Camilly, commandant du *Neptune*, prit le commandement de l'escadre, et nos vaisseaux tristement rentrèrent à Brest, du 10 au 19 mars.

Quand on réfléchit à la rapidité extrême avec laquelle on renonça à ce projet, on se demande si l'on doit croire à la sincérité de ceux qui y travaillèrent. La marine n'était-elle pas comme sacrifiée à l'avance et réduite à n'être qu'un instrument de mirage, comme dans les événements successifs et inutiles de l'escadre de Du Guay-Trouin en 1734 et en 1735 ? Saint-Simon paraît bien avoir dit vrai à propos de ces tentatives de restauration jacobite dont on s'entretint si souvent sous le règne de Louis XV : « En aucun temps on n'en a jamais fait que de misérables et très rares semblants. »

Seul, un homme avait conservé la foi en cette entreprise, le malheureux prince de vingt-quatre ans qui, de ses yeux, à Calais et à Dunkerque, avait vu l'embarquement, le débarquement, la ruine et l'abandon de l'expédition. Sans demander de nouveau son concours au roi Très Chrétien, à qui la gloire de Fontenoy faisait oublier et Toulon, et Dunkerque, et Louisbourg, et Pondichéry, il traite secrètement avec un armateur nantais, d'origine irlandaise, nommé Walsh, qui lui prête une frégate de dix-huit canons; il s'embarque à Saint-Nazaire le 12 juin 1745. Il avait pour toute escorte un vaisseau de la marine royale, l'*Élisabeth*, de soixante-quatre canons, armé en course par un armateur de Dunkerque. Comment il aborda en Écosse, appela à lui les highlanders, souleva le pays tout entier, écrasa à Preston Pans, aux portes d'Édimbourg, toute une

armée anglaise, quelle panique régna dans l'Angleterre quand il fut arrivé le 4 décembre à Derby, à trente lieues de Londres : il n'y a pas à raconter ici cette aventure célèbre [1]. C'était à présent à la France à soutenir ce prétendant héroïque en lui faisant passer une flotte et une armée. Tencin le lui avait dit : qu'il débarque d'abord en Écosse et Louis XV ne pourra pas ne pas venir à son aide.

Le moment était unique. Jamais il n'y en eut de pareil dans les guerres entre la France et l'Angleterre, même aux heures les plus glorieuses de la Révolution et de l'Empire. Les Anglais venaient d'être écrasés à Fontenoy ; chez eux, aux portes de la capitale, un ennemi invincible, qui avait pour lui les sympathies de tout un peuple, semblait tenir à sa merci la maison de Hanovre. Que la France reprît le projet de 1744 et qu'avertie par l'expérience elle l'exécutât dans de meilleures conditions : le jour où les Français débarqueraient sur le sol de la Grande-Bretagne, Charles-Édouard entrerait à Londres et George II retournerait à sa modeste principauté d'Allemagne.

Il semblait qu'on voulût faire grand. « Sire, disait le maréchal de Noailles à Louis XV, si Votre Majesté veut vraiment dire la messe à Londres, il faut y envoyer trente mille hommes pour la servir. » C'était près de trente mille hommes que le duc de Richelieu et Lowendal avaient réunis aux environs de Calais, où l'on faisait tous les préparatifs d'une descente. Voltaire rédigea le manifeste officiel par lequel le roi de France déclarait « à tous les fidèles des trois royaumes de la Grande-Bretagne » qu'il croyait « de son devoir de secourir à la fois un prince digne du trône de ses ancêtres et une nation généreuse, dont la plus

1. Elle vient d'être étudiée à nouveau dans un ouvrage récent, *The Rising of 1745*, de Ch. Sandford Terry. Voir *Revue historique*, t. LXXV, p. 251.

saine partie rappelle enfin le prince Charles Stuart dans sa patrie. »

Nos vaisseaux par les vents semblaient être appelés....

Pendant soixante-douze heures, depuis la nuit du 31 décembre 1745 jusqu'au 3 janvier suivant, le vent ne cessa de souffler du sud-sud-ouest, nettoyant la route devant nous et nous portant à la côte de Kent. L'amiral Vernon, qui croisait dans la Manche, se voyait perdu. Le 31 décembre, il écrivait au commandant du fort de Deal que si le vent et le temps continuaient à être aussi favorables à la descente, il lui serait impossible d'empêcher les Français de passer et qu'il eût à veiller lui-même à sa propre sécurité.

Et les Français ne partirent point! Les troupes étaient toujours prêtes à s'embarquer incessamment, et même, paraît-il, elles s'embarquaient quelquefois. Un jeune enseigne, qui devait être une des gloires de notre marine, Guichen, avait été détaché de l'artillerie de Dunkerque pour passer dans l'armée de Richelieu à Boulogne. Avec un corsaire de dix canons il avait donné la chasse aux découvertes ennemies jusque sur les côtes anglaises. Un jour, aux environs d'Ambleteuse, il donna avec trois corsaires contre plusieurs bâtiments anglais, dont trois vaisseaux de guerre de soixante à soixante-dix canons. Il se replia aussitôt sur Boulogne, poursuivi par toutes les forces ennemies. Comme la mer était basse, il s'embossa sous les canons d'un petit fort à l'entrée du port. Dans cette situation critique, il soutint pendant deux heures un violent combat, jusqu'au moment où la marée montante lui permit de gagner l'entrée de la Liane. Cette brillante affaire, qui s'était passée sous les yeux de Richelieu et de toute l'armée, valut au brave Guichen d'être promu lieutenant de vaisseau le 1er janvier 1746. Il fut alors chargé

de faire sortir la *Galatée* du port de Gravelines; la mission était fort difficile à cause du peu de profondeur du chenal obstrué par les vases et de la présence d'un grand nombre de vaisseaux ennemis; il y réussit cependant. Mais c'était pour mener cette frégate au Havre et y prendre la conduite d'une flotte, qu'il escorta jusqu'à Brest.

Seule, une flottille de sept bâtiments, portant environ sept cents hommes, avait pris la mer à Dunkerque, au mois de novembre (1745); elle avait débarqué à Montrose, sur les côtes de l'Écosse, le 7 décembre. Un officier de cette petite troupe, l'enseigne de vaisseau Rosmadec de Saint-Allouarn, qui devait périr à la bataille de M. de Conflans, avait repoussé avec succès, lors du débarquement, plusieurs attaques des vaisseaux de Byng; il s'était même emparé d'un sloop de quatorze canons, qui était la découverte de l'amiral. Mais personne chez nous ne fit attention à cet épisode. Quand Saint-Allouarn repassa en France, en février 1746, pour y porter la nouvelle des victoires du Prétendant, le projet jacobite n'intéressait plus ni Louis XV, ni ses ministres, ni Richelieu. Le 15 février 1746, le maréchal de Saxe écrivait à d'Argenson que le maréchal de Richelieu venait de l'informer des « obstacles insurmontables qui se sont trouvés à l'exécution de son passage en Angleterre » et qu'il lui avait remis les troupes destinées à cette entreprise.

Il y eut bien encore quelques épisodes d'histoire maritime, comme le combat victorieux que deux corsaires nantais, le *Mars* et la *Bellone*, sous les ordres des capitaines Lory et Rouillée, de la marine marchande, soutinrent dans les eaux de l'Écosse, le 14 mai (1746), contre trois frégates et une goélette anglaise [1]. Mais que pouvaient des cor-

1. A. M., B[1] 64; LAPEYROUSE BONFILS, *Histoire de la marine française*, t. II, p. 283 et suiv. — L'idée d'un débarquement entre

saires pour sauver une cause irréparablement perdue? Repoussé au nord de l'Écosse par le duc de Cumberland, Charles-Édouard avait livré sa dernière bataille à Culloden, le 27 avril. Alors commença sa dramatique et romanesque odyssée; elle ne se termina qu'au port de Saint-Pol-de-Léon, où il parvint à aborder le 10 octobre, après mille dangers. Ses malheurs n'étaient point finis; le gouvernement de Louis XV lui réservait la suprême injure. Le 10 décembre 1748, il était arrêté à l'Opéra, mis en prison, conduit hors de France. Ainsi l'avait exigé George II, redevenu notre ami par la paix d'Aix-la-Chapelle. Louis XV avait obéi.

On trouvera dans les mémoires du temps l'écho vibrant de l'indignation des Français à la nouvelle de ce scandale. Bornons-nous ici à apprécier le rôle militaire du gouvernement dans la tentative de Charles-Édouard. Par un aveuglement volontaire il perdit en quelques semaines l'occasion unique que lui offrait un concours de circonstances toutes exceptionnellement favorables; en ne faisant pas sortir nos escadres de leurs ports, il amena lui-même la ruine de la cause qui devait lui donner la vraie victoire. Aussi sommes-nous en droit de répéter le jugement de Saint-Simon : « L'entreprise échouée du prince de Galles, en 1746, est une chose qui ne peut avoir de nom. »

Douvres et Chatham se retrouve dans une lettre, très peu détaillée d'ailleurs, qu'un enseigne de vaisseau, Mevedern, adressait de Brest au ministre, le 21 décembre 1746. Il y parle d'une descente à faire avec vingt et un vaisseaux et deux galiotes à bombes; il faudra réunir à Boulogne « tout ce qui est naisésaire *(sic)* pour faire le siège de Londres. » A. M., B[4] 300, fol. 39.

CHAPITRE XI

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 3° LES COTES DE L'ATLANTIQUE

Les Anglais à Lorient. — La Jonquière, Saint-Georges. — Combat du cap Ortegal. — Des Herbiers de L'Étanduère. — Combat du cap Finisterre.

L'expédition du Prétendant avait provoqué en Angleterre une véritable panique. Elle avait montré que ce qui avait failli réussir à un aventurier plein d'audace, accompagné à peine d'une poignée de partisans, aurait eu un succès complet avec une armée régulière; la Grande-Bretagne se sentait à la merci d'une invasion. Quand les Anglais cessèrent de trembler pour eux-mêmes, — et pour cela il ne fallut pas moins que les odieuses boucheries qui suivirent la bataille de Culloden, — ils ne songèrent plus qu'à rendre aux Français la terreur qu'ils avaient éprouvée et à descendre sur les côtes de France. Vers la fin de 1746, ils apparaissaient en Provence, menaçaient Toulon, enlevaient les iles de Lérins. A la même époque, ils débarquaient devant Lorient; là aussi, le succès faillit couronner leur audacieuse entreprise.

Le plan de campagne était bien combiné; frapper la France maritime en Provence et en Bretagne, c'était la frapper dans ses parties vitales. En Bretagne en particulier, c'était lui causer un grand dommage matériel; Lorient

était l'entrepôt commercial de la compagnie des Indes; ses magasins regorgeaient de marchandises. Rien ne semblait plus facile que de s'en saisir; l'estuaire du Blavet et du Scorff n'était défendu par aucun ouvrage militaire capable de résistance sérieuse. Maîtresse de cette position et toujours sûre de se ravitailler par mer, une armée anglaise pouvait pousser des pointes à l'intérieur du pays et mettre la Bretagne à contribution. Ce projet fut confié au contre-amiral Lestock, qui avait très mollement secondé l'amiral Matthews à la bataille de Toulon; ici encore, il allait faire preuve d'une assez singulière maladresse.

Il prit la mer à Plymouth le 26 septembre 1746, avec neuf vaisseaux de ligne et une quarantaine de bâtiments de transport; huit mille hommes environ de troupes régulières étaient embarqués sous les ordres du général Jacques de Saint-Clair. Le 30 septembre, Lestock croisait à la hauteur de l'île de Groix. Les habitants de Port-Louis et de Lorient, qui attendaient vers cette date les bâtiments commandés par M. de Macnemara, furent très surpris à l'apparition de ces forces considérables; ils ne pouvaient se défendre qu'avec quelques compagnies de gardes-côtes, gens de bonne volonté sans doute, mais nullement préparés à leur rôle, et n'ayant pour le plus grand nombre d'autres armes que des fourches. Quant à la défense navale, elle n'existait pas; aucun navire de guerre n'était là pour protéger ces parages qu'il était cependant si nécessaire de garder; à Brest même, on ne semblait pas s'être aperçu du passage de cette cinquantaine de voiles.

Les Anglais, croyant sans doute la région mieux défendue, ne songèrent pas à pénétrer directement à Lorient par le chenal maritime; on ne voit pas ce qui aurait pu sérieusement les empêcher de débarquer sur les quais mêmes du Scorff; leur manque d'audace devait les faire échouer. Le 1er octobre au matin, Lestock mouillait à trois

lieues environ à l'ouest de l'estuaire, sur la côte à peu près déserte et d'accès assez facile qui s'étend entre la pointe du Talut et l'anse du Pouldu. Après avoir nettoyé le rivage par une courte canonnade, à laquelle il ne paraît pas qu'on ait répondu, il mettait à terre cinq mille hommes, et le lendemain deux mille quatre cents hommes, avec le matériel d'artillerie destiné au siège. Saint-Clair établissait son camp à l'embouchure de la rivière de Quimperlé et y publiait une proclamation, datée du 29 septembre, pour obliger les habitants à se soumettre aux réquisitions militaires.

Le colonel marquis de L'Hôpital commandait à Lorient avec quatorze cents hommes au plus de troupes médiocres; il fit faire quelques travaux pour mettre la ville en état de défense; on tira des pièces de canon et des mortiers de l'arsenal pour en garnir les remparts; mais frappé peut-être de l'insuffisance de ces préparatifs, le gouverneur ne paraît pas avoir eu des dispositions très belliqueuses. Comme un parlementaire anglais s'était présenté le 3 octobre devant la ville, on fut aussitôt d'avis de signer avec lui une trêve; le 7 octobre, à la suite de quelques engagements livrés sous les murs, cette trêve se changeait en un projet de capitulation effective. Ce jour-là, vers neuf heures du soir, L'Hôpital sortit de la ville pour convenir des derniers articles avec les Anglais; mais il n'y avait plus ni Anglais, ni camp, ni personne. Les tambours des miliciens, selon une anecdote, au lieu de battre la chamade, avaient battu la générale; Saint-Clair avait craint une surprise et avait couru se rembarquer. Heureux d'en être quitte à si bon compte, L'Hôpital ne songea pas à le poursuivre. Lorient fut ainsi délivré sans combat, au moment même où l'ennemi prenait la fuite devant la capitulation qu'on lui apportait. La belle occasion pour une escadre française de profiter de la panique des Anglais et de leur fermer le

chemin du retour! Mais la côte était encore moins défendue sur mer que sur terre, et Lestock put reprendre tout son monde à bord.

Pour se consoler de cette singulière mésaventure, l'amiral anglais croisa pendant quelques jours devant Quiberon, dont la plage découverte reçut quelques volées de canon, devant Belle-Isle, dont le gouverneur Saint-Hilaire répondit par un refus à une demande de capitulation; il fit une descente aux îles Houat et Hoëdik; puis, le 23 octobre, il remettait à la voile pour l'Angleterre [1].

Cet épisode de Lorient, qui n'eut rien d'héroïque ni pour les assaillants ni pour les défenseurs, dévoilait avec une triste éloquence notre état de désorganisation militaire. Voilà une escadre anglaise qui, sans songer à se dissimuler, débarque à son aise une armée de huit mille hommes, manque son but simplement par le fait d'une stupide méprise, reprend la mer, croise pendant quelques jours dans les mêmes parages, puis sans se presser, comme si elle venait de procéder à des manœuvres de débarquement et d'embarquement, rentre dans ses ports, et qui, à aucun moment, ne rencontre personne! Lorient n'était pas défendu; c'était déjà une grande faute; mais n'aurait-on pas pu la réparer dans une certaine mesure en faisant sortir des vaisseaux de Brest ou de Rochefort pour déranger les Anglais dans cette aventure? Ou bien l'on n'y pensa pas, ou plutôt l'on n'eut aucun moyen de le faire. Encouragés par une négligence si coupable, nos ennemis ne devaient pas se faire faute de recommencer dans la guerre suivante.

Un mois environ après le départ de Lestock, un violent combat se livra entre Français et Anglais dans les eaux

1. Voir Ch. Bougouin, *Descente des Anglais en Bretagne et siège de Lorient en 1746*, dans le *Bulletin de la Société archéologique de Nantes*, 1870.

mêmes de Port-Louis. La *Renommée*, commandée par M. de Kersaint, rentrait en France, après la désastreuse expédition du duc d'Anville en Acadie. Un coup de vent l'ayant séparée de l'escadre, elle vint donner au milieu des forces navales de l'amiral Anson. Pendant onze heures elle soutint un duel d'artillerie contre une frégate de trente-six canons et un vaisseau de soixante-dix; s'étant débarrassée de ses ennemis, elle entra saine et sauve à Port-Louis (30 novembre 1746). Un enseigne de l'état-major de Kersaint avait eu « la joue dépouillée d'un coup de canon, qui coupa son chapeau au ras de la tête [1]. » L'officier de la *Renommée* qui vit la mort de si près s'appelait La Motte-Picquet.

La *Renommée* fut moins heureuse l'année suivante. Commandée par Saint-Allouarn l'aîné, alors lieutenant de vaisseau, elle avait quitté Rochefort le 20 septembre, pour conduire à son poste le comte de Conflans, qui venait d'être nommé gouverneur général de Saint-Domingue. A cinquante lieues d'Ouessant, elle livra trois combats au *Dover*, de quarante-quatre canons, du capitaine Sherley [2]. Obligée de se rendre (24 septembre 1747), elle fut conduite à Plymouth. Trois mois plus tard, et grâce en partie à l'intervention du maréchal de Saxe, le comte de Conflans obtint d'être échangé et put rentrer en France.

On s'était décidé à organiser, en 1747, une division volante pour protéger les côtes de l'Atlantique; elle comprenait deux frégates, de vingt-quatre canons chacune, la *Mutine*, du chevalier Du Dresnay des Roches, la *Galatée*, du chevalier de Tourville, petit-fils du grand marin, et deux corvettes, la *Badine* et l'*Espion*. Ayant établi une croisière des Glénans à l'île d'Yeu, elle s'empara de plu-

1. A. M., C[1] 168.
2. Ou Sirlhey. A. M., B[1] 61, fol. 24, 29.

sieurs corsaires ennemis et, le 22 juin, d'une frégate de vingt-deux canons, le *Duc de Cumberland*, qui s'était échouée sur les rochers des Glénans. Le 3 octobre, à six lieues au large de la pointe des Baleines (île de Ré), la *Mutine* et la *Galatée* furent attaquées par un vaisseau de cinquante-six canons et une frégate de trente. Le combat dura deux heures à portée de canon et plus d'une heure à portée de pistolet; l'ennemi se lassa d'une attaque qui restait impuissante, malgré sa supériorité, et les deux petites frégates purent gagner Rochefort. Cette action très méritoire valut aussitôt (18 octobre 1747) la croix de Saint-Louis aux deux enseignes qui commandaient la *Mutine* et la *Galatée*. La récompense était exceptionnelle [1]; car c'était comme une règle dans la Marine que pour être fait chevalier de Saint-Louis, il fallait être au moins lieutenant de vaisseau.

En 1747, les eaux de l'Atlantique, dans le voisinage des caps Ortegal et Finisterre, furent, à cinq mois de distance, le théâtre de deux combats très honorables pour notre marine, mais où la supériorité brutale du nombre donna la victoire aux Anglais.

Un vaillant marin, qui avait été capitaine de pavillon de M. de Court sur le *Terrible* à la bataille de Toulon, et qui avait été promu chef d'escadre en 1746, après quarante-huit ans de services, La Jonquière de La Pommarède, avait été chargé de conduire au Canada, dont il venait d'être nommé gouverneur général, un convoi

1. Rosmadec de Saint-Allouarn fut fait aussi chevalier de Saint-Louis (17 février 1746), tout en n'étant qu'enseigne de vaisseau. C'était la récompense de son rôle brillant à Montrose; voir ci-dessus, p. 160. De même, l'enseigne de Marnière reçut la croix de Saint-Louis pour sa conduite à bord de la *Gloire*; voir ci-dessous, p. 170.

d'une trentaine de transports; trois vaisseaux de ligne et deux frégates, armés à Brest, formaient l'élément militaire de cette expédition [1]. La Jonquière, monté sur le *Sérieux*, de soixante-quatre canons, quitta sans difficulté les côtes de Bretagne, mais les mauvais temps l'obligèrent à se replier sur le mouillage de l'île d'Aix; il y était encore à la fin du mois de mars, quand il fut rejoint par une autre escadre et un convoi sortis de Lorient.

La compagnie des Indes, alors directement aux prises avec les Anglais sur les côtes de Coromandel, venait d'obtenir du ministre trois vaisseaux de guerre, l'*Invincible*, le *Jason* et le *Lys*, pour protéger un convoi d'une quinzaine de voiles qu'elle destinait à l'Hindoustan. Ces forces étaient sous les ordres d'un Malouin, le capitaine de vaisseau chevalier Grout de Saint-Georges, qui montait lui-même l'*Invincible*, de soixante-quatorze canons; il avait parmi ses officiers le capitaine de frégate Bouvet de Lozier, aussi d'origine malouine, appartenant à cette dynastie des Bouvet si connue dans nos fastes maritimes [2]. Celui-ci, né en 1706, avait fait en 1738 et 1739 un voyage d'exploration dans les mers australes; il était à présent embarqué sur le *Lys*, de soixante-quatre canons. Le 27 mars 1747, cette escadre et son convoi sortirent de Lorient; ils furent aussitôt assaillis et dispersés par un violent coup de vent. Tandis que Bouvet de Lozier, avec le *Lys* et quatre autres bâtiments, continuait sa route et arrivait, au bout de quelques semaines, sur les côtes du Brésil, le chevalier de Saint-Georges, avec le reste de ses navires, relâchait à l'île d'Aix.

Après avoir réparé leurs vaisseaux, que ces bourrasques

1. Voir l'Appendice IV. — Nombreux documents sur le combat de La Jonquière : A. M., B⁴ 61.

2. Sur la famille des Bouvet, voir E. Fabre, *Biographies et récits maritimes*, 1885.

avaient malmenés, La Jonquière et Saint-Georges reprirent la mer le 10 mai. Ils devaient naviguer de conserve jusqu'à la hauteur des côtes de Galice, puis se séparer pour gagner le premier Québec, le second Pondichéry, en ralliant sur sa route la division de Bouvet de Lozier.

Quatre jours après leur départ, le 14 mai, les deux divisions françaises, dont la marche était retardée par les deux convois qu'elles devaient protéger, rencontrèrent, par le travers du cap Ortegal, l'escadre de l'amiral anglais George Anson, qui s'était fait connaître récemment par une audacieuse croisière dans le Pacifique. Les forces anglaises se composaient de quatorze vaisseaux de ligne et d'une frégate, portant neuf cent quarante-quatre bouches à feu de gros calibre. La Jonquière et Saint-Georges ne pouvaient leur opposer que cinq vaisseaux et deux frégates, armés en tout de quatre cent trente-six pièces d'un calibre inférieur. Mais la Jonquière ne songe pas à se dérober; il se prépare bravement au combat. Il avait eu le temps d'envoyer son convoi en avant sous la protection de l'*Émeraude*, que commandait son neveu La Jonquière Taffanel; celui-ci, se plaçant à l'arrière-garde de la flotte, parvint à la soustraire tout à fait à l'ennemi, quand la bataille s'engagea vers quatre heures du soir. Escorté par l'*Émeraude*, le convoi du Canada devait arriver sain et sauf à destination.

La disproportion des forces rendit l'action assez décousue. La Jonquière n'avait plus, après le départ de l'*Émeraude*, que six bâtiments disponibles, car il ne pouvait faire fond sur cinq navires de la compagnie armés en guerre; il ne songea plus qu'à faire acheter chèrement leur victoire aux quatorze vaisseaux anglais. Notre courte ligne fut bientôt coupée; chaque navire se défendit comme il put, et la bataille se transforma en une série de combats isolés. Deux navires de la compagnie prirent la fuite

dès les premiers coups de canon, deux autres se rendirent; du moins l'infériorité de leur armement ne leur permettait point de lutter. Le *Jason* amena son pavillon avec une rapidité que ses cinquante pièces de canon auraient pu rendre moins grande. Mais à côté de ces défections, que d'épisodes glorieux!

Le *Rubis,* commandé par le lieutenant de frégate Mac-Carty, n'était qu'une frégate de vingt-six pièces; deux grands vaisseaux, le *Pembroke* et le *Nottingham*, s'étaient accrochés à ses flancs; elle leur tint tête jusqu'à ce qu'elle eût été complètement désemparée et sur le point de couler à fond.

La *Gloire*, qui portait bien son nom, soutint un terrible duel de trois heures contre le *Windsor*, le *Bristol*, le *Prince George*; ce dernier, qui était le vaisseau amiral, n'avait pas moins de quatre-vingt-dix pièces. Le commandant de la *Gloire*, M. de Saliès, eut la tête emportée par un boulet dès le début de l'action; à ce moment, se trouvait à ses côtés le jeune chevalier de Grasse du Bar, le futur officier général de la guerre d'Amérique, qui servait alors comme enseigne : il fut grièvement blessé à la tête [1]. M. de Marnière, enseigne de vaisseau, prit la place de M. de Saliès; quand il dut se rendre, cent soixante-quinze morts étaient couchés sur le pont et les provisions avaient été épuisées jusqu'à la dernière cartouche. La croix de Saint-Louis récompensa l'admirable résistance du jeune officier.

Le *Diamant*, du capitaine Hocquart de Blincourt, n'était plus qu'une épave quand quatre vaisseaux anglais s'en emparèrent, après trois heures d'une épouvantable canonnade, pour l'abandonner et le couler bas.

1. Grasse rappelait cette circonstance en 1754 pour obtenir une pension du roi. Après le combat, il fut trois mois prisonnier en Angleterre. A. M., C[7], dossier *Grasse*.

Les deux chefs d'escadre étaient dignes de commander à d'aussi vaillants officiers. La Jonquière prolongea pendant plus de trois heures la résistance du *Sérieux* contre le *Namur*, le *Devonshire* et le *Falkland*. Un violent orage accompagné de coups de tonnerre vint ajouter encore au désordre d'une action si confuse. La Jonquière en profita pour se placer, par un vigoureux coup de barre, entre le *Devonshire* et le *Namur* et les foudroyer tour à tour de ses bordées; mais le *Sérieux* avait trois mètres d'eau dans la cale, ses batteries submergées ou détruites, sa mâture fracassée. Tous les officiers étaient tués ou hors de combat : La Jonquière avait reçu un coup de feu à travers le corps; le comte d'Aubigny était grièvement blessé à la jambe; le commandant en second, La Clocheterie, avait eu la mort d'un héros [1]. Force fut au *Sérieux* d'amener son pavillon.

L'*Invincible*, du chevalier de Saint-Georges, tenait encore; tous les Anglais tournèrent leur feu contre le vaisseau qui portait toujours fièrement les couleurs du roi Très Chrétien. On rapporte que Saint-Georges, qui n'avait plus de projectiles, fit charger ses canons avec son argenterie; ce fut comme sa dernière gargousse, avant de livrer aux Anglais les débris fumants dont se composait son navire.

Ce combat du 14 mai 1747 nous coûtait environ huit cents hommes et tous les navires de guerre qui avaient

1. « M. d'Aubigny, commandant le *Sérieux*, certifie que le feu sieur de La Clocheterie, ayant reçu un coup de canon qui lui ayant (*sic*) emporté les deux gras de jambes, il avait demandé, étant tombé du coup, à être relevé et mis sur la lisse du fronteau du château d'avant, encourageant les officiers mariniers, matelots et soldats à tenir bon, et de ne point descendre à l'amphithéâtre pour être pansé; qu'ayant été placé où il désirait, un instant après il avait été haché à morceaux par une salve de coups de canon chargés à mitraille. » A. M., C[7], dossier *La Clocheterie*.

pris part à l'action. « Je n'ai jamais vu une meilleure conduite, écrivait un capitaine anglais, que celle du commodore français; et, pour dire la vérité, tous les officiers de cette nation ont montré un grand courage; aucun d'eux ne s'est rendu que quand il leur a été absolument impossible de manœuvrer. » Que n'aurait-on pu attendre de ces officiers et de leurs équipages, si on leur avait donné le moyen de se battre à armes égales et non dans la proportion d'un contre trois!

Cependant, la même faute était commise cinq mois plus tard, toujours pour la même cause, le manque d'argent; Maurepas ne pouvait obtenir pour la Marine que quelques rares sommes laissées disponibles par les opérations des armées de terre.

Il s'agissait de conduire aux Antilles un grand convoi de deux cent cinquante-deux voiles, qui avait été réuni sur les côtes de l'Aunis. On avait d'abord songé à ne lui donner qu'une faible escorte, avec le *Neptune* de M. de Fromentière et quelques bâtiments légers. Le comte de Conflans, qui devait être pris lui-même par les Anglais trois mois plus tard, attira l'attention du ministre sur le danger de faire sortir de grandes flottes marchandes dans les conditions critiques où était la navigation du golfe de Gascogne.

« Le grand nombre de vaisseaux anglais qui infestent nos côtes me fait réfléchir aux difficultés qu'il y aurait que M. de Fromentière pût sauver une flotte aussi nombreuse que celle qu'il aura à conduire, à moins que M. de L'Étanduère ne l'escorte avec son escadre jusqu'en dehors des caps et que le départ de la flotte ne soit dans une saison plus avancée.... Les ennemis, ne s'occupant plus que du soin de couvrir nos côtes, nous ôtent l'espérance de sauver aucune flotte ni vaisseau de guerre à moins d'un ha-

sard singulier. L'aventure de M. de La Jonquière nous en fournit un triste exemple. Il serait plus avantageux que le commerce risquât moins jusqu'à la paix que d'aventurer tant de biens. Cela fait à nos ennemis redoubler leurs efforts par la certitude de la réussite [1].... »

Maurepas crut parer aux dangers que M. de Conflans prévoyait d'un œil si perspicace en mettant le convoi de l'Aunis sous la protection d'une escadre forte de huit vaisseaux de guerre et d'une frégate [2].

Le chef d'escadre à qui l'on confiait cette mission périlleuse. Des Herbiers de L'Étanduère, âgé alors de soixante-cinq ans, avait servi sous le comte de Toulouse, Pointis, Du Casse, Du Guay-Trouin, avec qui il avait pris part à l'expédition de Rio de Janeiro et dont il avait été le capitaine de pavillon lors des armements de l'escadre de Brest en 1734 et 1735 ; capitaine de vaisseau sur le *Mercure*, il avait figuré avec honneur dans le beau combat que le chevalier d'Épinay avait soutenu en 1741 dans les eaux de Saint-Domingue. Il montait à présent, pour sa vingt-troisième et dernière campagne, le *Tonnant*, de quatre-vingts canons et sept cent cinquante hommes d'équipage.

L'appareillage se fit de l'île d'Aix le 17 octobre. Après un arrêt d'un jour devant la Rochelle, on reprit la mer. Le 25, à quatre-vingt-huit lieues au nord du cap Finisterre, le *Castor*, de M. d'Orsonville, qui marchait en éclaireur, signala une escadre anglaise de vingt vaisseaux de guerre; elle était sous les ordres de sir Édouard Hawke, qui avait été, en 1744, le très habile lieutenant de Mat-

1. Conflans au ministre; de Brest, 14 juin 1747. A. M., C^7, dossier *Conflans-Brienne*.

2. Voir l'Appendice V. — Nombreux documents sur le combat de L'Étanduère : A. M., B^4 61. Cf. *Relation de tout ce qui s'est passé dans la flotte de M. de L'Étanduère*, s. l. n. d.

thews à la bataille de Toulon et qui devait vaincre en 1759 le maréchal de Conflans dans les eaux de Quiberon. Comme La Jonquière, L'Étanduère se préoccupa avant tout de faire filer les bâtiments du convoi ; la manœuvre prit un temps considérable, mais elle réussit à peu près en entier, grâce à la position que notre chef d'escadre avait prise entre ses navires de transport et l'ennemi. Cependant les Anglais, dont les forces étaient près de trois fois supérieures aux nôtres, avaient ouvert un feu terrible; ils ne se servaient que de mitraille et de boulets ramés, de manière à fracasser nos mâts et nos agrès. « Nous ne pouvions répondre de la même façon, le mauvais usage étant établi de ne nous donner que quatre coups par canon de cette sorte de munitions, ce qui fut bientôt consommé.... » Les Français tirèrent dix-huit cent quarante-deux coups de canon ; les Anglais, environ quatre mille, dont beaucoup, il est vrai, ne portèrent pas, à cause de l'état houleux de la mer.

Nos huit vaisseaux furent bientôt dans une position affreuse. Le capitaine du *Neptune*, M. de Fromentière, ayant été tué, ainsi que le second, le lieutenant Kerlérec de Kervasegan prit le commandement et prolongea la résistance pendant plusieurs heures; quand le *Neptune* se rendit, au moment de couler bas, il était ras comme un ponton; sept officiers et près de trois cents hommes étaient morts. Le *Terrible*, capitaine le comte Du Guay, eut un moment à lutter contre six vaisseaux anglais; il dut se rendre aussi. Le *Monarque*, sur lequel périt le commandant La Bédoyère, le *Fougueux*, de Du Vignau, le *Severn*, de Du Rouret, qui avait été pris l'année précédente par M. de Conflans, le *Trident*, de d'Amblimont, entièrement désemparés, furent réduits à ce triste sort.

Malgré une canonnade d'une violence inouïe qui se prolongea toute la journée depuis onze heures jusque vers

huit heures du soir, deux vaisseaux tenaient tête encore à l'ennemi : le *Tonnant*, de L'Étanduère, et l'*Intrépide*, de Vaudreuil. Celui-ci avait fait preuve d'autant de vaillance que d'habileté, ayant traversé la ligne anglaise et étant parvenu à se ranger auprès du chef d'escadre. Il avait été admirablement secondé par ses officiers : d'Isle Beauchêne, enseigne des gardes-marine, lui avait proposé la manœuvre hardie qui lui fit tant d'honneur; à la première batterie, le lieutenant Beaulieu de Tivas, à la seconde, le lieutenant de Sades pointaient leurs pièces sans un instant de répit. La nuit ayant mis fin au combat, les deux vaisseaux français restèrent bord à bord, prêts à recommencer malgré leur état misérable; le *Tonnant* était presque entièrement démâté et l'*Intrépide* ne valait guère mieux. Le lendemain matin, les ennemis, qui avaient été très malmenés eux-mêmes, avaient disparu. Alors le *Tonnant* se fit remorquer par l'*Intrépide* à une centaine de lieues à l'ouest d'Ouessant, dans des parages peu fréquentés; il y resta jusqu'au 29 à se regréer entièrement. Quand la carcasse fut à peu près redevenue un vaisseau, le *Tonnant*, toujours accompagné de l'*Intrépide*, rentra au port de Brest.

De toute l'escadre de L'Étanduère, seuls le *Tonnant* et l'*Intrépide* s'étaient soustraits à l'ennemi. La frégate le *Castor*, après avoir erré cinq jours sur l'Océan, donna coup sur coup (30 octobre) contre une frégate et contre deux gros vaisseaux; elle se défendit vaillamment; mais, toute désemparée, elle dut, elle aussi, amener son pavillon.

« On a lieu d'espérer, dit la *Relation* française, que, malgré notre désastre, qui pourrait être plus grand, on rendra justice au corps. » Les Anglais furent les premiers à reconnaître tout ce qui s'était dépensé d'héroïsme et de science manœuvrière dans cette terrible journée du 25 oc-

tobre 1747. « Jamais vaisseaux, écrivait un de leurs officiers, ne se battirent mieux que ne le firent en cette circonstance les vaisseaux français et ne vendirent plus chèrement leur liberté. » « On nous écrit d'Angleterre, disait L'Étanduère, que leur première joie s'est changée en deuil, à la vue du nombre de blessés qu'ils ont débarqués. Ils appellent le *Tonnant* l'Enfer. En effet, jamais vaisseau n'a fait aussi longtemps un feu si soutenu. » Suffren, qui avait pris part à cette bataille comme garde-marine, à bord du *Monarque*, et qui fut ensuite trois mois prisonnier en Angleterre, déclarait que c'était « l'une des plus glorieuses actions qui eussent jamais été livrées sur mer. »

Certes Suffren disait vrai; mais que de vérité aussi dans cette réflexion découragée de l'auteur de la *Relation*, L'Étanduère ou quelqu'un écrivant en son nom! « Si, comme nous l'espérons, elle [la flotte marchande] a le bonheur de se sauver, nous serons en partie consolés de la perte de nos vaisseaux, destinés à se sacrifier pour le soutien du commerce. Un peu plus d'égalité les mettrait mieux à l'abri de l'insulte; mais nous n'y compterons que lorsque le roi voudra bien fournir à M. le comte de Maurepas les moyens de rétablir la marine sur le pied que nous savons qu'il désire qu'elle soit, et qu'on soit un peu plus persuadé en France de la nécessité d'en avoir une. »

CHAPITRE XII

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 4° LE CANADA ET LES ANTILLES

Importance de l'île Royale. — Perte de Louisbourg. — Expédition de d'Anville, d'Estourmelles, La Jonquière. — Beaussier de L'Isle. — Croisières aux Antilles : Conflans, Du Bois de La Motte, Guichen.

Quittons les côtes de France pour suivre nos marins en Amérique ou dans l'Hindoustan. L'histoire de ces parages lointains offre une étroite ressemblance avec celle dont les mers de l'Europe étaient alors le théâtre : beaucoup d'héroïsme dépensé en pure perte par des officiers qu'on charge de remplir une mission avec des moyens insuffisants, qu'on ne soutient pas s'ils réussissent, qu'on semble désavouer s'ils échouent.

La guerre maritime aux colonies ne pouvait avoir et n'eut en aucune manière le caractère d'une surprise. Un simple coup d'œil sur la carte suffit à le montrer. Les mêmes adversaires qui se disputaient en Europe l'empire de la Manche et de la Méditerranée se trouvaient en contact dans l'Amérique du Nord, aux Antilles, dans l'Hindoustan ; les territoires français et anglais dans ces diverses régions étaient ainsi disposés que le développement de l'une de ces puissances coloniales avait pour condition première la ruine de l'autre puissance. Que les Français de l'Inde ou du Nouveau-Monde dussent être vaincus par

leurs voisins d'Angleterre, cela certes n'était pas écrit; il y a tout lieu de croire que le contraire serait arrivé si l'on avait voulu donner à la marine un peu de l'attention et des millions que l'on prodiguait alors aux affaires continentales. Mais ce que l'on pouvait affirmer à l'avance, c'est qu'une guerre éclaterait partout où les deux peuples avaient des rapports de voisinage, et que ce serait une guerre à mort, car les nécessités géographiques et économiques le voulaient ainsi. Le devoir de notre gouvernement était de se préparer à des événements inévitables, et, pour cela, de mettre nos colonies en état de défense, de les relier à la métropole par de nombreuses et puissantes escadres. Il est inutile de dire qu'il ne fit rien ou à peu près rien. L'histoire maritime d'outre-mer et l'histoire de nos colonies à l'époque des guerres de la Succession d'Autriche et de Sept ans, c'est l'histoire privée, pour ainsi dire, de quelques chefs d'escadre et administrateurs, de quelques soldats héroïques; ce n'est en rien l'exposé d'une entreprise gouvernementale.

Un des points les plus vulnérables de la France coloniale était notre colonie du Saint-Laurent ou de la Nouvelle-France. Ces vastes territoires que Jacques Cartier avait entrevus sous le règne de François Iᵉʳ, que Champlain avait commencé à coloniser à l'époque de Henri IV, par lesquels nos missionnaires, nos trappeurs, nos marchands pénétraient jusqu'à la région des Grands Lacs, étaient comme bloqués depuis le traité d'Utrecht. La cession aux Anglais de Terre-Neuve et de l'Acadie avait eu pour conséquence non seulement de nous faire perdre des territoires qui avaient par eux-mêmes une valeur réelle et qui étaient de fructueuses stations de pêche, mais encore et surtout de livrer à nos ennemis la route même du Saint-Laurent et de Québec. Cependant la France avait

conservé dans ces parages une position de grande valeur, l'île Royale, aujourd'hui du Cap Breton.

Située au nord-est de l'Acadie, dont elle n'est séparée que par un étroit bras de mer de seize cents mètres, divisée en deux parties par un fiord de quatre-vingts kilomètres de long qui forme dans sa partie centrale une mer profonde et sûre, ayant des côtes très poissonneuses et, dans la partie qui regarde l'Atlantique, toujours libres de glace, possédant des champs propres à la culture des céréales et d'abondantes forêts d'une exploitation facile, cette île, qui avait été fréquentée de tout temps par nos pêcheurs de morue, avait reçu, après le traité d'Utrecht, une partie de la population de l'Acadie qui fuyait la domination anglaise. Une colonie importante n'avait pas tardé à se développer autour du port de Louisbourg, qui, dès la Régence, était devenu comme l'avant-port de Québec et l'un des grands marchés du Canada. Placé à la pointe orientale de l'île, au pied du cap Breton, Louisbourg était un poste de vigie, d'où l'on surveillait à la fois l'Atlantique et le golfe du Saint-Laurent. Aussi fallait-il en faire une place de guerre de premier ordre, si l'on voulait déjouer les convoitises des Anglais et garder en temps de guerre le libre accès de Québec. Bien qu'on eût dépensé plusieurs millions à l'île Royale, on n'avait pas mis la place en un état de défense suffisant : Louisbourg continua à n'être qu'un grand entrepôt de marchandises, fréquenté à peu près uniquement par la flotte marchande de la compagnie des Indes. On vit bien vite, dès que la paix fut rompue entre Paris et Londres, ce que nous coûta cette imprévoyance.

En 1745, les habitants de la Nouvelle-Angleterre, qui depuis longtemps guettaient cette proie, résolurent de s'en emparer. Ils venaient d'apprendre qu'il y avait eu à Louisbourg une mutinerie militaire assez grave. La petite

garnison française avait été chargée de réparer les fortifications de la place; ne recevant pas la solde spéciale à laquelle ce travail lui donnait droit, elle s'était révoltée contre le gouverneur, M. Du Chambon; le vrai coupable était l'intendant Bigot de La Motte, dont les malversations avaient empêché le paiement des troupes. Les Anglais d'Amérique arment à leurs frais une armée de quatre à cinq mille hommes et des bâtiments de transport; il leur fallait le concours de quelques vaisseaux de guerre. Le gouvernement de Londres, secondant leur zèle, envoie en Amérique le commodore Warren avec quatre vaisseaux.

L'arrivée inattendue de ces forces devant Louisbourg, vers la mi-avril 1745, eut pour résultat de faire rentrer aussitôt la garnison dans le devoir; mais l'insuffisance des fortifications et le manque des munitions n'étaient pas des maux qui pouvaient se réparer de même. Les Anglais purent descendre sans obstacle, tourner contre la place les batteries des ouvrages extérieurs et commencer les opérations d'un siège; ce n'était plus qu'une question de temps, car aucun danger ne les menaçait du côté de la mer. Le 26 juin 1745, au bout de cinquante jours de tranchée ouverte, Louisbourg, qui s'était vaillamment défendu et qui avait été éventré par les bombes, dut ouvrir ses portes. Quand on connut ce malheur en France, on jugea sans doute que la journée de Fontenoy, du 11 mai 1745, l'avait racheté à l'avance.

Tout ce que Maurepas avait pu faire en apprenant le départ de l'escadre de Warren, ç'avait été d'armer pour Louisbourg un vaisseau de soixante-six canons, le *Vigilant*, commandé par M. de La Maisonfort Boidescourt. Sur le point d'entrer dans le port de l'île Royale, le *Vigilant* fut attaqué par un corsaire, qui lui lâcha quelques coups de canon et prit la fuite; au lieu de négliger cet ennemi, M. de La Maisonfort se mit à sa poursuite. Il se jeta ainsi

dans une anse voisine où l'escadre anglaise était cachée; il fut pris avant d'avoir pu songer à se défendre et sans avoir rien débarqué (1745).

Après avoir occupé Louisbourg, les Anglais y laissèrent flotter le pavillon français. Plusieurs navires de la compagnie des Indes, qui n'étaient pas au courant du piège, vinrent se livrer d'eux-mêmes ; les Anglais firent ainsi un butin de vingt-cinq millions de francs. Résolus à se servir de l'île Royale comme d'une base d'opérations contre la Nouvelle-France, ils avaient imposé à la population et à la garnison l'obligation de quitter le pays et de rentrer en France; quelques mois plus tard, en effet, des navires anglais venaient jeter sur les côtes de la Bretagne les malheureux défenseurs de Louisbourg.

Maurepas n'avait pu rien faire pour sauver Louisbourg; il songea à le reprendre. Le laisser aux mains des ennemis, c'était du même coup leur abandonner Québec, car l'entrée du golfe du Saint-Laurent était désormais barrée pour nous, avec les Anglais à Terre-Neuve et à l'île Royale : entre le cap Raye et le cap Nord il y a à peine vingt-cinq lieues. Le plan de Maurepas était d'enlever aux Anglais leur conquête récente, de leur reprendre même Port-Royal, notre ancienne capitale de l'Acadie, à qui ils avaient donné le nom d'Annapolis, puis de ravager les côtes de la Nouvelle-Angleterre en détruisant Boston. Dix vaisseaux de ligne, trois frégates, trois bombardes, une soixantaine de navires de transport, un corps de trois mille cinq cents soldats furent réunis pour cette expédition ; mais le manque d'argent et les lenteurs administratives amenèrent de longs retards.

Ce fut seulement un an après la chute de Louisbourg que nos navires quittèrent la rade de l'île d'Aix, le 22 juin 1746. Ils étaient sous les ordres de La Rochefoucauld, duc d'Anville, fils d'un lieutenant général des ga-

lères et de la fille du célèbre Du Casse; lui-même lieutenant général des galères, il avait fait sa carrière surtout sur la Méditerranée. Il avait parmi ses lieutenants d'Estourmelles, commandant du *Trident*, La Jonquière de La Pommarède, commandant du *Northumberland* [1], Kersaint, commandant de la *Renommée*. Dans les rangs des jeunes officiers, on comptait le chevalier de Mirabeau, lieutenant de vaisseau sur le *Mars*, à qui cette désastreuse expédition devait fournir de nombreux arguments contre la « plume »; — La Motte-Picquet, enseigne sur la *Renommée*; — Suffren, garde-marine sur le *Trident*.

Des malheurs de tout genre devaient marquer la marche de d'Anville. Il fallut relâcher d'abord aux Açores, où les vents contraires retinrent les Français pendant plusieurs jours. Vers le 15 septembre, on arrivait en vue de l'Acadie; là, un terrible ouragan dispersa l'escadre et le convoi. Deux frégates, commandées par les capitaines Marquessac et Des Roches, rejetées jusqu'au milieu de l'Atlantique, n'eurent d'autre recours que de regagner Brest; elles y arrivaient le 10 octobre, après avoir tenu la mer pendant cent quatorze jours continus; les équipages étaient morts ou mourants de faim; les huit compagnies du régiment de Ponthieu qu'elles débarquèrent étaient dans un état lamentable.

De l'autre côté de l'Atlantique, la situation était aussi douloureuse. D'Anville était arrivé à rallier à peu près tout son monde vers la baie de Chibouctou, aujourd'hui Halifax, sur la côte orientale de l'Acadie; il y mouillait le 17 septembre. Mais ses navires étaient transformés en autant d'hôpitaux; une terrible épidémie de scorbut,

1. Le *Northumberland* fut aussi commandé dans cette expédition par Périer l'aîné; il le fut en 1747, au Canada, par son frère, Périer de Salvert.

comme l'ignorance ou l'oubli des plus élémentaires prescriptions de l'hygiène en faisait tant éclater alors, avait enlevé en quelques jours huit cents soldats, quinze cents matelots. Les survivants étaient épuisés et hors d'état de combattre. D'Anville était un jour sur son gaillard d'arrière, quand il tomba foudroyé par une attaque d'apoplexie. D'Estourmelles le remplace; mais il a un accès de fièvre chaude et une grave blessure l'oblige de renoncer presque tout de suite au commandement.

Après avoir croisé pendant un mois environ dans ces parages de mort, La Jonquière réunit quatre vaisseaux de guerre et quelques bâtiments de transport, tout ce qui restait de disponible, pour tenter un coup de main sur Annapolis. En doublant le cap Sable pour pénétrer dans la baie Française, vers les derniers jours d'octobre, une nouvelle tempête accable ses navires; l'épidémie continuait son œuvre meurtrière. Toute expédition était devenue impossible. La Jonquière revint à Brest en y ramenant en tout deux vaisseaux; d'autres navires parvinrent à rallier Rochefort vers la même époque, pour y débarquer huit cents scorbutiques.

Aucun malheur ne devait manquer à cette expédition. A l'époque où l'on supposait que d'Anville tentait son opération sur Louisbourg, les Anglais manquaient d'enlever Lorient et croisaient sur les côtes bretonnes. Un officier du port de Brest, Beaussier de L'Isle, sortit avec la *Subtile*, de vingt-six canons et cent quatre-vingts hommes d'équipage, pour tenir la mer dans les parages d'Ouessant et empêcher les Français, au retour de leur expédition, de tomber entre les mains des Anglais. La *Subtile* fit une pénible croisière de trente-quatre jours ; le 30 novembre, elle donna contre deux navires ennemis, le *Portland*, de cinquante canons, et le *Winchelsea*, de vingt-quatre. La vaillante petite frégate ne songea pas à fuir; elle ne se ren-

dit que lorsqu'elle fut éventrée par les boulets et sur le point de couler bas.

Après avoir débarqué à Brest ses malades et les débris de son matériel, La Jonquière vint à Versailles rendre compte au ministre de cette malheureuse expédition. Maurepas lui adressa cette réponse, toute à l'honneur de l'un et de l'autre : « Quand les événements commandent, ils peuvent bien diminuer la gloire des chefs, mais ils ne diminuent ni leurs travaux ni leurs mérites. » Maurepas répétait à peu près à l'infortuné chef d'escadre les paroles que Philippe II avait adressées à l'amiral de l'Invincible Armada; mais n'eût-il pas été possible de prévenir en partie ces désastres en agissant avec plus de rapidité dès le début des événements qui avaient menacé Louisbourg ?

La guerre maritime entre les Français et les Anglais avait commencé aux Antilles avant la rupture officielle de la paix, lorsque le marquis d'Antin y avait conduit une escadre pour protéger les colonies de l'Espagne. Elle s'y continua jusqu'à la cessation générale des hostilités, en offrant d'ailleurs plutôt le caractère de croisières que de batailles.

Les Anglais étaient maîtres de la Jamaïque; les Français, de Saint-Domingue et de la plupart des îles au Vent. Les occasions de se rencontrer se présentaient aux uns et aux autres de mille manières, sans compter que les îles à sucre, suivant le nom général que l'on donnait aux Antilles, offraient aux deux pays de grandes ressources financières.

Hubert de Brienne, comte de Conflans, alors capitaine de vaisseau, partit de Brest en 1744, avec le *Content* et le *Mars*, capitaine Périer l'aîné, à destination de Saint-Domingue, la seule de nos Antilles qui, au cours du XVIIIe siècle, ne devait pas être prise par les Anglais; c'était, il est

vrai, pour la perdre nous-mêmes un jour. Les Anglais venaient alors d'occuper aux Antilles Saint-Barthélemy et Saint-Martin. M. de Conflans, qui devait finir sa carrière à la bataille du 30 novembre 1759, servait dans la marine depuis trente-huit ans; ses états de service, réguliers et honorables, avec Du Casse, Du Guay-Trouin, La Rochalart, le désignaient comme un officier d'avenir. Son rôle aux Antilles au cours de cette guerre devait contribuer à le mettre en lumière; sa promotion au rang de chef d'escadre en 1748, puis de lieutenant général en 1752, fut la juste récompense de son habileté.

Arrivé sur les côtes de Portugal, à soixante-dix lieues environ au nord-ouest des îles Berlenga, Conflans rencontra un vaisseau anglais de soixante-dix canons, le *Northumberland*. Après un combat violent de deux heures, où il fut dangereusement blessé et où le *Mars* le soutint très bien, il parvint à s'en emparer (19 mai 1744). Le chevalier de Poulconcq, lieutenant sur le *Mars*, fut chargé de conduire cette prise à Brest; elle y fut incorporée, en conservant son nom, dans les cadres de la flotte française [1]. Deux officiers de Conflans s'étaient particulièrement distingués dans cette affaire: le lieutenant Kerjan à la première batterie, le lieutenant des gardes-marine Bidé de Chézac à la seconde; leur chef obtint pour eux la croix de Saint-Louis.

Conflans était rentré à Brest après le combat des Berlenga. Sur le *Northumberland*, il passa en 1745 aux Antilles. Il se rencontra à la Martinique avec le chevalier de Caylus, qui était parti de Toulon au mois de septembre précédent. Après avoir ravitaillé nos établissements et réuni un grand convoi, il reprit la mer, et rentra à Brest

1. Conflans a laissé sur ce combat un rapport très intéressant; il est daté de Brest, 5 juin 1744. A. M., B[4] 56.

à la fin de juillet (1745). De son côté, le capitaine Glandevez ramenait une partie de l'escadre et du convoi aux ports de Marseille et de Toulon.

En 1745, deux autres croisières parcoururent encore la mer des Antilles. Des Herbiers de L'Étanduère était, au mois de mai, dans les eaux de Saint-Domingue. Macnemara, qui commandait alors les gardes-marine à Rochefort, apparaissait aux îles d'Amérique avec cinq vaisseaux et deux frégates; il soutint fort habilement l'honneur du pavillon, obligeant plusieurs navires ennemis à prendre la fuite, mais sans perdre de vue l'objet de sa mission, que certains officiers regardaient malheureusement comme une sorte de dérogation à leurs fonctions militaires, l'escorte de navires de commerce. Comme L'Étanduère avait tenu en respect les flottes de Towsend et de Davers sans livrer combat, Macnemara avait repoussé les vaisseaux du commodore Lee; il était de retour en France au début de 1746.

Le capitaine Du Guay avait été moins heureux. Il convoyait avec deux vaisseaux, le *Magnanime* et le *Rubis*, une flotte de quarante-trois navires marchands, quand il fut chassé, dans les eaux de Fort-Royal (Martinique), par les huit vaisseaux, les trois frégates et les deux bricks de Towsend; il put sauver vingt-sept navires et se sauver lui-même (octobre 1745). Avec une pareille disproportion de forces, il avait le droit de regarder comme une victoire de n'avoir pas éprouvé de pertes plus grandes.

M. de Conflans avait reçu, à la fin de 1745, le commandement d'une escadre de quatre bâtiments, le *Terrible*, le *Neptune*, l'*Alcyon*, la *Gloire*; il devait conduire aux Antilles une flotte de deux cent cinquante voiles, très richement chargée et portant six mille hommes. Il partit de l'île d'Aix, le 29 avril 1746; il montait le *Terrible*, ayant pour capitaine en second Du Rouret de Saint-Estève. Après

quarante-huit jours de traversée, il abordait à la Martinique (15 juin) ; malheureusement la maladie s'était mise dans les équipages du *Terrible* et du *Neptune*, il avait débarqué plus de huit cents malades. Après avoir recomplété ses équipages, il remit à la voile du Fort-Royal le 3 juillet. En doublant le Môle Saint-Nicolas sur les côtes de Saint-Domingue, il dispersa l'escadre de Davers, forte de cinq vaisseaux, d'une frégate et d'une dizaine de corsaires. Trois jours après, il entrait au Cap avec sa flotte, sans être autrement inquiété.

Il repart le 7 septembre; il devait au retour rallier dans le nord de l'Atlantique l'escadre de d'Anville, qui était partie, vers la même époque, pour l'expédition de Louisbourg; mais il ne la rencontra point et revint en France. Dans cette croisière de retour, il donna la chasse, auprès du banc de Terre-Neuve, à un convoi ennemi de soixante-dix navires et de deux vaisseaux de ligne. En trois heures, il enlève le *Severn*, de cinquante canons, coule un navire de commerce, en fait amener vingt et met en fuite l'autre vaisseau anglais (29 octobre). Le 6 novembre, l'habile capitaine était de retour à Brest.

Vers la même époque, Du Bois de La Motte, alors capitaine de vaisseau, ne se conduisait pas avec moins de bonheur. Parti de France en octobre 1746, avec le *Magnanime*, l'*Alcide* et l'*Arc-en-ciel*, pour escorter un convoi, il arrive sans accident jusqu'aux Antilles; attaqué entre la Martinique et Saint-Domingue par le commodore Digby Dent, il lui tient tête; sans avoir perdu un bâtiment, il débarque au Cap le 8 décembre. Son retour, en avril et mai 1747, fut marqué par deux rencontres très disputées. Auprès de la Martinique, le 5 avril, dans un combat acharné de quatre heures et demie, il eut encore à repousser Digby Dent. Sur les côtes de France, il donna dans l'escadre du commodore Fox, forte de neuf vaisseaux

de guerre. Il put passer cependant et conduire sa petite division navale et soixante-quatre navires de son convoi marchand jusque dans la rade de Brest.

Guichen se signalait aussi par une croisière audacieuse. Commandant la *Sirène* comme lieutenant de vaisseau, il avait été envoyé à Saint-Domingue, de compagnie avec l'*Atalante*, de Du Chaffault de Besné (1747). La *Sirène* avait une marche supérieure; étant presque toujours en avant, elle livra de nombreux combats aux corsaires qui pullulaient entre Saint-Domingue, Cuba et la Jamaïque. Un jour, Guichen et Du Chaffault, pour éviter une escadre de cinq vaisseaux, dont un de cent dix pièces de canon, se retirèrent à Port-de-Paix; ils avaient descendu à terre six canons de l'*Atalante* pour former une batterie. Le lendemain, grâce à cette fortification improvisée, ils repoussèrent l'ennemi en lui infligeant des pertes sérieuses. Détaché tout seul à Saint-Louis par M. de Chatenoy, commandant de Saint-Domingue, Guichen y arriva à temps pour prendre sous son escorte six navires marchands, portant une riche cargaison. Il sut se dérober aux Anglais et prendre la mer avec son convoi à destination de Brest : « ce que j'ai exécuté, dit-il lui-même, avec tout le bonheur possible, dans le temps le plus critique. » L'année suivante il était fait chevalier de Saint-Louis.

Les circonstances réclamaient à Saint-Domingue un marin énergique. Conflans, que sa dernière campagne avait mis en évidence, reçut en 1747 (26 mai) le gouvernement des îles sous le Vent. Tombé entre les mains des Anglais le 24 septembre [1], il put gagner le Cap, capitale de son gouvernement, dans les premiers jours d'août 1748; il y avait été conduit par l'*Intrépide*, du capitaine de vaisseau Bullion de Montlouet. L'*Intrépide* était de re-

1. Voir ci-dessus, p. 166.

tour à Brest, en novembre, après trente-six jours de traversée.

Dira-t-on que c'était une marine inexpérimentée et en décadence, comme on a trop souvent la tendance de le croire de la marine de Louis XV, que celle qui se montrait si bonne manœuvrière et si vaillante dans ces croisières répétées? Sans doute, elle ne fut pas toujours heureuse: quoi de plus triste que l'expédition du duc d'Anville, où l'escadre fut détruite par la tempête et par les épidémies sans avoir pu exécuter sa mission militaire! Mais que manquait-il pour conduire au succès ces chefs de mérite et ces équipages pleins de bravoure? La volonté bien arrêtée de faire à la marine sa part dans la politique générale et la grandeur du pays. On se servait de la marine pour des opérations intéressantes, mais secondaires en somme, comme ces croisières des Antilles. Pour les opérations décisives, comme le débarquement en Angleterre, l'expédition de Louisbourg, la campagne dans l'Hindoustan, on semblait ne l'employer qu'à contre-cœur; on ne lui donnait que des moyens d'action insuffisants, qui d'avance paraissaient la vouer à la défaite.

CHAPITRE XIII

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 5° L'OCÉAN INDIEN

La Bourdonnais à l'île de France. — La flotte de la compagnie des Indes. — Départ de La Bourdonnais pour l'Hindoustan. — Batailles navales. — Siège de Madras. — Bouvet de Lozier. — Traité d'Aix-la-Chapelle.

« Paris et Londres sont rivaux en Europe; Madras et Pondichéry le sont encore plus dans l'Asie, parce que ces deux villes marchandes sont plus voisines, situées toutes deux dans la même province,... faisant toutes deux le même commerce, divisées par la religion, par la jalousie, par l'intérêt et par une antipathie naturelle. Cette gangrène, apportée d'Europe, s'augmente et se fortifie sur les côtes de l'Inde [1]. » Il n'y avait, en effet, qu'à considérer la situation réciproque de Pondichéry et de Madras, de Chandernagor et de Calcutta pour comprendre que la coexistence de deux empires coloniaux, l'un français, l'autre anglais, situés côte à côte dans le Coromandel ou le Ben-

1. VOLTAIRE, *Fragments historiques sur l'Inde*, art. III. Cf. sa lettre à M. Gilly, décembre 1764 : « Je ne sais, Monsieur, comment l'éditeur du livre dont vous me faites l'honneur de me parler a mis huit lieues au lieu de vingt-huit pour marquer la distance de Pondichéry à Madras. Pour moi, je voudrais qu'il y en eût deux cents; nous serions plus loin des Anglais. »

gale, était impossible. L'Inde ne pouvait pas être partagée entre la France et l'Angleterre; elle devait être à l'une ou à l'autre.

Cette question avait sa solution sur mer. Les victoires à l'intérieur de l'Hindoustan ne pouvaient être remportées et surtout ne pouvaient être exploitées que par la puissance qui serait capable de tirer de l'Europe ses instruments de conquête, qui posséderait la route des Indes, dont les flottes militaires, en un mot, seraient maîtresses de la mer. Au début de la lutte, la France avait des chances de succès très sérieuses, à cause de certains avantages géographiques, ou à cause des qualités exceptionnelles de ses champions.

La compagnie des Indes avait eu la main très heureuse en occupant l'île de France en 1721 ; sur la longue route du Cap à Ceylan, c'était une relâche excellente. Cette position, dont la valeur naturelle était déjà grande, acquit encore beaucoup d'importance quand son gouvernement et celui de l'île voisine, l'île Bourbon, furent donnés en 1735 à Mahé de La Bourdonnais. Entré comme lieutenant au service de la compagnie des Indes en 1718, à dix-neuf ans, l'illustre Malouin était à sa place dans ce gouvernement des Mascareignes, qui allait lui permettre en quelques années d'exercer ses meilleures qualités d'organisateur et de marin. Il comprit l'intérêt exceptionnel de l'île de France au point de vue commercial et militaire; mais il fallait compléter l'œuvre de la nature. Des deux ports alors fréquentés, Port-Sud-Est et Port-Nord-Ouest, le second était dans des conditions particulièrement favorables; il le transforme, il en fait un port de premier ordre et une ville, Port-Louis : c'est toujours la capitale de Maurice. L'île de France devint ainsi la citadelle de la France dans l'océan Indien et la clef de l'Hindoustan. Un peu plus tard, en 1744, l'occupation par un agent de la compagnie,

Lazare Picault, des archipels au nord-est de Madagascar et de l'île qu'il baptisait Mahé, en l'honneur du gouverneur des îles de France et de Bourbon, nous donnait encore une relâche précieuse sur la route des Indes. L'océan Indien appartenait alors sans conteste à la France.

Dès 1740, La Bourdonnais, qui prévoyait, comme la plupart des marins, une rupture imminente avec l'Angleterre, proposait à Maurepas une grande opération maritime, digne de son audace de Malouin et de la haine qu'il portait aux Anglais. Il parlait d'aller surprendre le commerce britannique dans les mers de l'extrême Orient, par une croisière vers les détroits de Malacca et de la Sonde; c'était, disait-il, « le plus grand coup qu'on eût jamais fait sur mer. » Maurepas approuva l'idée, mais il ne voulut pas engager dans une opération de ce genre les vaisseaux du roi; d'autre part, les directeurs de la compagnie, qui se leurraient du vain espoir de rester en paix avec leurs concurrents, ne consentirent pas aux frais de cette expédition, qui eût pu d'un seul coup ruiner nos rivaux. Notons que ce projet d'une croisière dans le détroit de la Sonde devait reparaître en 1765 dans les mémoires militaires du comte de Broglie, avec le nom de son premier auteur.

Malgré tout, il fallait bien songer à la guerre. La Bourdonnais avait quitté Lorient, le 5 avril 1741, avec la commission de capitaine de frégate de la marine royale; il emmenait cinq vaisseaux de la compagnie armés en guerre, douze cents marins et cinq cents soldats. Le matériel et les équipages de la compagnie n'avaient qu'une valeur médiocre. Obligée de concilier les intérêts du commerce et ceux de la sûreté militaire, la compagnie avait fait construire sur ses chantiers, et notamment à Lorient, de gros navires — elle en avait trente-cinq en 1744 — d'un type intermédiaire entre le transport de commerce et le vaisseau de guerre. En fait, c'étaient pour la plu-

part de médiocres marcheurs, incapables en outre, à cause de leurs murailles trop légères, de porter une puissante artillerie et de résister à un feu prolongé. Les officiers de ces navires manquaient souvent de connaissances militaires; ils avaient du moins une grande expérience des manœuvres nautiques. Un livre classique au XVIIIe siècle, *Le Manœuvrier ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales*, paru en 1765 et dédié au duc de Choiseul, a pour auteur M. Bourdé de Villehuet, « officier des vaisseaux de la compagnie des Indes ». Recrutés dans la bourgeoisie ou dans la petite noblesse, ces officiers de la marine marchande étaient mal vus des officiers de la marine royale : de là, une malveillance et un mépris réciproques, dont le contre-coup se fit fâcheusement sentir à plusieurs reprises dans les opérations combinées entre les deux flottes.

Quant à la composition des équipages, c'était certainement la partie la plus défectueuse dans les institutions de la compagnie. Recrutés d'éléments impurs, dans le rebut de la population des ports de mer, ne rachetant pas leur ignorance du métier par cette idée du dévouement au roi et de la fidélité au drapeau qui du plus obscur matelot de la flotte royale pouvait faire un héros, ces équipages étaient, au point de vue militaire, autant de non-valeurs, quand ils n'étaient pas autant d'obstacles insurmontables. Personne n'en a parlé plus sévèrement que La Bourdonnais. Lors de cette traversée de l'année 1741, « je trouvai, dit-il, que les trois quarts des matelots n'avaient jamais navigué, et presque tous, jusqu'aux soldats, ignorant ce que c'était qu'un canon et qu'un fusil...; » et autre part : « Ces gens-là, quand je ne suis plus à leur tête, sont tout au plus bons à se défendre lorsqu'on les attaque; leur vrai métier, c'est de charger des ballots et de conduire la barque. »

C'est sur cette matière ingrate que La Bourdonnais

exerça à plusieurs reprises ses admirables qualités d'organisateur. Comment son art de manier les hommes et sa persévérance à toute épreuve parvinrent à faire de ces recrues ignorantes et indisciplinées mieux que des marins et des soldats passables; comment, avec des équipages de cette origine, il put vaincre les équipages réguliers des navires de guerre anglais : c'est une œuvre aussi digne d'éloges et de reconnaissance que sa transformation de l'île de France. Dans ces longues traversées de Lorient à Port-Louis, de Port-Louis à Pondichéry, qui demandaient alors des mois, presque des années, et où il y avait tant de jours perdus, il ne cessait de faire travailler ses officiers et ses équipages de mille manières : manœuvres à bord, exercice du mousquet, tir au canon, manœuvres d'ensemble; les voyages au long cours étaient avec lui un cours vivant et permanent de tactique et de stratégie navales. En 1741, il relâcha à l'île Grande, sur les côtes du Brésil, pour y exercer les matelots et les soldats : ce furent vingt-deux jours d'exercices et d'entraînement continus. Quand il arriva à Port-Louis le 14 août 1741, quatre mois et demi environ après son départ de Lorient, il commençait à avoir des équipages qui méritaient ce nom.

La préparation n'était pas finie. Après un mois de relâche, il reprend la mer; il arrive à Pondichéry le 30 septembre. De là, il se porte devant Mahé qui, depuis dix-huit mois, était bloqué par les indigènes soulevés contre nous et secrètement soutenus par les Anglais; ces opérations se terminent le 4 décembre par la délivrance de Mahé et, en février 1742, par un traité de paix signé avec les Naïres. Enfin, en mars, il revient mouiller aux îles de France et de Bourbon. Or, au cours de cette croisière, pas un jour ne s'était passé sans manœuvres ou exercices quelconques. La Bourdonnais avait enfin des états-majors, des marins, des soldats, des canonniers.

De retour aux Mascareignes, il avait armé en guerre, en prévision de la rupture facile à prévoir, tous les navires qui passaient à Port-Louis. Arrive un ordre de France de désarmer et de renvoyer les navires en Europe. C'est ici que l'on peut saisir sur le vif les contradictions et les inconséquences du gouvernement de Louis XV, qui se traîne à la remorque des événements, veut et ne veut pas, commence tout, ne finit rien, et laisse ses agents se tirer d'affaire comme ils peuvent. La Bourdonnais, découragé, renvoie ses navires et offre sa démission. Survient une lettre du contrôleur général Orry, lui exprimant le désir « qu'il n'ait pu exécuter en entier les ordres qui lui avaient été donnés ». Or, les ordres avaient été exécutés. Nouvelles dépêches, pour lui donner à l'avance la commission de gouverneur général, « s'il arrivait quelque chose à Dupleix, » puis pour lui annoncer la rupture avec l'Angleterre, jamais pour l'informer du départ d'une escadre.

Au milieu de ce désarroi, La Bourdonnais, comprenant qu'il ne peut compter que sur lui-même, pousse le plus qu'il peut ses préparatifs militaires avec ses médiocres ressources. En 1745, Dupleix faisait appel à son concours. L'Angleterre venait d'envoyer dans l'Inde, où la France n'avait elle-même aucun navire de guerre, le commodore Barnett avec trois vaisseaux de ligne et une frégate; Pondichéry, notre capitale du Coromandel, pouvait être enlevé par un coup de main. La Bourdonnais est plein de joie à l'idée d'aller canonner les Anglais; la guerre, il la préparait depuis cinq ans environ; il était prêt à la faire, bien et vite. Pour ses rapports avec Dupleix, comment prévoir que la défiance, que la jalousie, que la haine allaient les envenimer ? Jusque-là, entre ces deux Français, qui aimaient leur pays, qui le servaient avec un égal dévouement, qui voulaient sa grandeur maritime et coloniale, la

confiance avait été réciproque et sans arrière-pensée. Quel malheur que le manque d'attributions bien définies entre le gouverneur général de la compagnie et le chef d'escadre, destinés à agir ensemble, ait permis à l'ambition personnelle de chacun d'eux de se faire jour! La Bourdonnais n'aurait pas été jeté à la Bastille, Dupleix n'aurait pas été désavoué et réduit à la misère, l'Inde n'appartiendrait pas à d'autres qu'à nous-mêmes.

Les forces navales de Port-Louis ne se composaient que de quelques méchantes frégates; récemment, un navire de la compagnie, le *Saint-Géran*, venait de se perdre sur les récifs de l'île d'Ambre, causant la mort d'une jeune fille, Mlle Mallet, la Virginie du roman de Bernardin de Saint-Pierre. Le 29 janvier 1746 était arrivée de Lorient une escadre de cinq vaisseaux armés en guerre, dont un seul d'ailleurs, l'*Achille*, de soixante-quatorze canons et de sept cent quatre-vingts hommes d'équipage, capitaine M. d'Obry, pouvait être qualifié de vaisseau de ligne. A la vue de ce secours qu'il attendait depuis si longtemps, La Bourdonnais crut qu'il allait enfin châtier l'audace des Anglais; depuis deux ans que la guerre existait, ils causaient impunément bien des dommages à notre commerce dans l'Inde.

Aidé de son lieutenant, le Malouin Bouvet de Précourt, cousin de Bouvet de Lozier, il se hâta d'armer tous les navires dont il pouvait disposer, neuf en tout : l'*Achille*, six petits vaisseaux, deux frégates. A mesure que chaque navire était prêt, il l'expédiait à Sainte-Marie-de-Madagascar pour embarquer des vivres. L'escadre achevait ses derniers préparatifs à ce lieu de ralliement, quand, le 4 et le 5 avril, elle fut assaillie par un de ces cyclones qui sont la terreur des marins dans cette région de l'océan Indien. L'*Achille* fut entièrement démâté, tous les navires souffrirent beaucoup; aucun n'était complètement perdu, mais

on ne pouvait plus songer à reprendre la mer dans un pareil état. Voici encore une occasion d'admirer la ténacité de La Bourdonnais et ses facultés exceptionnelles d'organisateur ou mieux de créateur.

Ces navires sans mâts, sans agrès, qui ne gouvernent plus, qui font eau de toutes parts, il les rallie au nord de Sainte-Marie, dans la baie d'Antongil, où la compagnie avait essayé, en 1733, de fonder un établissement. Là il relâche pendant quarante-trois jours. Construire un quai sur cette côte marécageuse pour y faire atterrir ses navires, établir des chantiers, des forges, une corderie, tracer une route pour aller chercher des arbres dans les forêts de l'intérieur, réparer chacun de ses navires depuis la quille jusqu'au pavillon, avoir de nouveau une flotte toute neuve et bien en état : voilà quel tour de force prodigieux il accomplit en un mois et demi dans ces parages déserts où il avait failli périr.

Le 22 mai, on reprend la mer. Aussitôt, l'exercice du canon, de la mousqueterie, de l'abordage, se fait deux fois par jour à bord de chaque navire. Le 29 juin, à la hauteur de Ceylan, La Bourdonnais reçut des dépêches alarmantes de Dupleix : trois de nos navires de commerce venaient d'être enlevés par les Anglais; « depuis deux ans le nom français était absolument méprisé dans l'Inde; les Anglais, fiers du ravage qu'ils y faisaient impunément, étaient venus nous narguer dans la rade de Pondichéry; même par fanfaronnade, ils y avaient envoyé sonder jusque sous le canon de la citadelle; enfin, depuis un mois, une escadre anglaise, commandée par M. Peyton, croisait du fort Saint-David à Ceylan, dans l'attente de notre arrivée; cette escadre était composée de six vaisseaux.... »

Le 6 juillet, La Bourdonnais la découvrit à huit lieues environ au large de la côte, entre la pointe Caliméré et le

comptoir hollandais de Negapatam. Meilleurs voiliers que nos navires, les vaisseaux anglais gardèrent l'avantage du vent; la bataille ne fut guère qu'une canonnade, très violente d'ailleurs autour de l'*Achille*, qui ne fut soutenu que par quatre autres de nos navires, les autres n'ayant pu entrer en ligne.

On a sur la campagne de 1746 une intéressante relation [1], due à M. de Rostaing; cet officier, qui s'était embarqué à Lorient en 1741, comme capitaine, sur l'escadre de La Bourdonnais, et qui devait mourir lieutenant général en 1793, après une longue et féconde carrière d'artilleur, commandait à cette date l'artillerie de notre escadre. La précision de son tir fut pour beaucoup dans le succès de cette journée. « Toute mon artillerie, dit-il, était garnie de platines de fusil appliquées à côté de la lumière, par le moyen desquelles et d'un bout de ligne attaché à la gâchette que le pointeur tirait à propos lorsque le mouvement du navire mettait la pièce vis-à-vis de l'objet, on faisait partir le feu aussi promptement que le coup d'œil. Cette invention, dont M. de La Bourdonnais a renouvelé l'usage, n'a pas peu contribué à la vivacité de notre feu; aussi Peyton nous a-t-il rendu la justice de convenir que, quoique vieux guerrier, il n'en avait jamais vu de pareil à celui qui était sorti de l'*Achille*.... » La nuit mit fin à la canonnade et nous permit de réparer nos avaries, qui étaient sérieuses. Le lendemain, nous restions seuls; l'ennemi avait fui du côté du sud.

L'*Achille* portait des fonds considérables, un million de piastres ou cinq millions trois cent mille livres de France, et du matériel de toute nature. Aussi La Bourdonnais, sans donner la chasse aux Anglais, se hâta de gagner Pondichéry; il mouillait en rade le 8 juillet, à onze

1. *R. M. C.*, t. LXVII.

heures du soir. « La joie que répandit notre arrivée fut vive et générale. »

Après avoir débarqué son précieux chargement, libre à présent de faire le marin à sa guise, il remet à la voile le 4 août, à la recherche de Peyton, qui s'était réfugié à Ceylan dans les eaux hollandaises de Trincomali. On entre au port de Negapatam, mais sans saluer les Hollandais, à cause de la protection qu'ils donnaient à nos ennemis et parce qu'ils affectaient de rendre deux coups de moins à notre pavillon. Cependant, La Bourdonnais veut bien accepter, après avoir obtenu la promesse des ravitaillements nécessaires à ses navires, une invitation à dîner pour lui et ses officiers. Au moment de se mettre à table, on signale l'approche de cinq vaisseaux au sud. « Nous remerciâmes donc le gouverneur hollandais de son dîner, et nous volâmes à bord, où nous fûmes reçus avec des acclamations de joie et des cris réitérés de : Vive le Roi! que la vue de l'ennemi excitait parmi les équipages. » Par une ruse de corsaire, La Bourdonnais arbore pavillon hollandais. « Mais quand les Anglais furent à portée de nous reconnaître avec des lunettes d'approche, ils ne jugèrent pas à propos de mordre à l'hameçon.... » Le signal est fait de donner la chasse; seul l'*Achille* était bon voilier, les autres navires n'étaient que « des coffres chargés de monde et de canons. » Il fallut donc renoncer à cette occasion, qui « ne nous a échappé que faute d'avoir des vaisseaux faits pour la guerre. » On relâcha encore deux jours à Negapatam et l'on rentra à Pondichéry le 23.

Ce second séjour dans les eaux de notre capitale indienne fut employé à préparer les opérations du siège de Madras; c'était depuis longtemps la grande pensée de Dupleix, et il ne pouvait la réaliser qu'avec le concours d'une escadre. Une maladie de La Bourdonnais faillit d'abord tout arrêter; du 28 août au 4 septembre, la flotte fut

commandée par M. de La Portebarré, qui fit quelques prises jusque dans les eaux de Madras. Le chef d'escadre étant guéri, le 12 septembre l'appareillage eut lieu dans la direction du nord.

L'opération du débarquement se fit sans difficultés le 14, à Coublon et à Saint-Thomé; les premiers travaux du siège furent aussitôt entrepris et le bombardement commença le 18. Le « Londres-Indien » — c'est le nom fastueux que les Anglais donnaient à la ville de Madras — avait mis toute sa confiance dans la flotte de l'amiral Peyton; mais la canonnade du 6 juillet, la chasse devant Negapatam, la mâle assurance de La Bourdonnais, avaient porté leurs fruits : Peyton ne fit rien et Madras succombait dès le 21 septembre. « Nous pouvons dire, écrit Rostaing, avoir bien joui de tout le plaisir de la vengeance; mais que nous eussions pu la pousser loin ! Que la fortune nous offrait une belle et facile occasion pour immortaliser la gloire de la nation dans l'Inde! »

Les événements qui suivirent, les différends entre Dupleix et La Bourdonnais au sujet du sort de Madras, le rachat accordé par le second et refusé par le premier, les conflits d'attributions, les froissements de caractère, les obstinations, les haines d'homme à homme, toutes ces tristesses, qui finirent par nous coûter si cher, n'appartiennent pas à l'histoire proprement dite de notre marine. Bornons-nous à rappeler quelques faits.

Assailli au mouillage de Madras, le 13 octobre, par un cyclone, qui nous coûta le *Duc d'Orléans*, la *Marie-Gertrude* et d'autres navires, La Bourdonnais avait remis à la voile le 23. Il ne s'arrêta que deux jours à Pondichéry. Il y avait trouvé trois vaisseaux qui venaient d'arriver de France le 8 octobre, le *Centaure*, le *Mars* et le *Brillant*, — cent quatre-vingts canons et treize cent soixante hommes, — sous les ordres de M. d'Ordelin. Avec ce renfort,

il pouvait achever ce qu'il avait si bien commencé en détruisant les derniers comptoirs et navires anglais. Mais son parti était pris; il ne voulait plus avoir aucun rapport avec Dupleix ni lui laisser les navires, dont le commandement, au terme de sa commission, n'appartenait qu'à lui. Le 29 octobre, il partit donc de la rade de Pondichéry en emmenant toute son escadre, soit sept vaisseaux, l'*Achille*, le *Lys*, le *Sumatra*, le *Saint-Louis*, très fatigués de cette longue croisière, et les trois vaisseaux de M. d'Ordelin, qui n'avaient fait qu'apparaître pendant vingt jours sur les côtes du Coromandel. D'Ordelin fit pendant quelque temps une croisière au nord de Sumatra; le 6 décembre, il jetait l'ancre sur les côtes du pays d'Atchin. Quant à La Bourdonnais, la rage au cœur et ayant laissé à Pondichéry un ennemi qui ne devait pas lui pardonner, il mouillait le 10 décembre à Port-Louis, avec sa petite escadre qui avait été si vaillamment à la peine et qui ne devait pas être à l'honneur.

Le successeur de La Bourdonnais dans l'océan Indien fut un autre Malouin, Bouvet de Lozier. On a déjà vu comment celui-ci, parti de Lorient le 27 mars 1747, avait été séparé de son chef d'escadre, le chevalier de Saint-Georges, par une violente tempête; Saint-Georges relâchait à l'île d'Aix, puis en sortait pour partager l'héroïsme et l'infortune de La Jonquière, tandis que Bouvet de Lozier, plus heureux, gagnait, sans avoir rencontré l'ennemi, l'île de Sainte-Catherine sur les côtes du Brésil; sa flottille se composait du *Lys* et de quatre autres navires. N'ayant reçu aucunes nouvelles, il reprenait la mer le 9 août; deux mois plus tard, le 12 octobre, il touchait à la rade de Port-Louis.

Depuis quelques mois la situation avait bien changé sur les côtes du Coromandel. Un nouvel amiral anglais, Griffin, avait ressaisi l'empire du golfe du Bengale, que notre

marine d'ailleurs ne songeait plus à lui disputer. Dupleix pouvait perdre Madras, et même il courait risque d'être assiégé dans Pondichéry. Il fit demander du secours à Port-Louis par le capitaine d'Ordelin, qui arriva à l'île de France en décembre, quand Bouvet de Lozier y était depuis deux mois environ. Les îles de France et de Bourbon avaient alors pour gouverneur Pierre David, qui mérita, par son habileté d'administrateur et son zèle patriotique, de succéder à La Bourdonnais. Pour répondre à l'appel de Dupleix, il mit en armement tous les navires disponibles sur la rade de Port-Louis, les envoyant au fur et à mesure se rallier à Foule-Pointe, sur la côte de Madagascar, entre Tamatave et Sainte-Marie. Il fallait se hâter; on venait d'apprendre que Boscawen était parti d'Angleterre, le 28 novembre 1747, avec six vaisseaux de ligne, deux galiotes à bombes, une vingtaine de transports et près de quatre mille hommes, à destination des Indes. Malgré toute l'activité de Pierre David et de Bouvet de Lozier, celui-ci ne put prendre la mer à Foule-Pointe que le 23 mai 1748; il avait sept vaisseaux, le *Lys*, l'*Apollon*, l'*Anglesey*, le *Mars*, le *Brillant*, le *Centaure*, la *Cybèle*, en tout trois cent vingt-huit canons et deux mille cent dix hommes.

La campagne du capitaine Bouvet de Lozier est un vrai chef-d'œuvre d'habileté manœuvrière : il a glissé, invisible et insaisissable, au milieu des escadres anglaises, il a exécuté toute sa mission et il est revenu avec tout son monde. Le 15 juin, il était dans les eaux de Ceylan; il franchit le détroit de Palk, et s'avance avec beaucoup d'ordre et de prudence le long de Negapatam, Karikal, Tranquebar. La *Cybèle*, envoyée en avant-garde, découvre (20 juin) dans la baie de Gondelour (Cuddalore) l'escadre de Griffin, mouillée sur deux lignes en angle obtus, protégeant de ses dix vaisseaux et de ses quatorze cent

soixante-dix canons une flotte marchande d'une quinzaine de voiles. Bouvet songe un moment à fondre sur elle; mais la disproportion des forces est vraiment trop grande : il peut perdre dans ce coup de main les soixante mille marcs d'argent, les munitions et les hommes que Dupleix attend avec anxiété. Pondichéry est seulement à quatre lieues de Gondelour; il était donc très dangereux d'y débarquer. Bouvet s'écarte un peu de la côte, met le cap sur Madras, file au large devant Gondelour et Pondichéry, et le surlendemain, 22 juin, à deux heures de l'après-midi, il mouille devant Madras. Débarquer l'argent, le convoi, quatre cents hommes, c'est pour cet habile manœuvrier l'affaire de huit heures.

Le même jour, à dix heures du soir, il remet à la voile. Il y avait à compter avec les Anglais, qui étaient toujours au mouillage de Gondelour, et avec les vents qui n'étaient pas favorables, car la mousson du retour, la mousson du nord-est, ne souffle qu'en septembre. Tandis que Griffin explore, sans le rencontrer nulle part, tous les parages de la côte de Coromandel et d'Orissa, il utilise les moindres coups de vent; bref, le 25 juillet, il était de retour à l'île de France. Dans son rapport à Maurepas il écrivait : « Nous pourrions dire avec les Israélites de la mer Rouge que nous avons été portés comme sur les ailes des aigles. » La croix de Saint-Louis qu'il recevait quelques mois plus tard était la juste récompense de tant d'audace et d'habileté.

Les secours que Bouvet de Lozier avait débarqués à Madras dans l'après-midi du 22 juin étaient arrivés juste à temps pour Dupleix; ils avaient été acheminés par terre de Madras à Pondichéry. Il ne s'agissait plus, en effet, pour Dupleix de garder sa conquête, mais de sauver sa propre capitale.

Boscawen, avec ses forces imposantes, était arrivé, le 4 juillet 1748, devant Port-Louis; il avait trouvé une île

marine d'ailleurs ne songeait plus à lui disputer. Dupleix pouvait perdre Madras, et même il courait risque d'être assiégé dans Pondichéry. Il fit demander du secours à Port-Louis par le capitaine d'Ordelin, qui arriva à l'île de France en décembre, quand Bouvet de Lozier y était depuis deux mois environ. Les îles de France et de Bourbon avaient alors pour gouverneur Pierre David, qui mérita, par son habileté d'administrateur et son zèle patriotique, de succéder à La Bourdonnais. Pour répondre à l'appel de Dupleix, il mit en armement tous les navires disponibles sur la rade de Port-Louis, les envoyant au fur et à mesure se rallier à Foule-Pointe, sur la côte de Madagascar, entre Tamatave et Sainte-Marie. Il fallait se hâter; on venait d'apprendre que Boscawen était parti d'Angleterre, le 28 novembre 1747, avec six vaisseaux de ligne, deux galiotes à bombes, une vingtaine de transports et près de quatre mille hommes, à destination des Indes. Malgré toute l'activité de Pierre David et de Bouvet de Lozier, celui-ci ne put prendre la mer à Foule-Pointe que le 23 mai 1748; il avait sept vaisseaux, le *Lys*, l'*Apollon*, l'*Anglesey*, le *Mars*, le *Brillant*, le *Centaure*, la *Cybèle*, en tout trois cent vingt-huit canons et deux mille cent dix hommes.

La campagne du capitaine Bouvet de Lozier est un vrai chef-d'œuvre d'habileté manœuvrière : il a glissé, invisible et insaisissable, au milieu des escadres anglaises, il a exécuté toute sa mission et il est revenu avec tout son monde. Le 15 juin, il était dans les eaux de Ceylan; il franchit le détroit de Palk, et s'avance avec beaucoup d'ordre et de prudence le long de Negapatam, Karikal, Tranquebar. La *Cybèle*, envoyée en avant-garde, découvre (20 juin) dans la baie de Gondelour (Cuddalore) l'escadre de Griffin, mouillée sur deux lignes en angle obtus, protégeant de ses dix vaisseaux et de ses quatorze cent

soixante-dix canons une flotte marchande d'une quinzaine de voiles. Bouvet songe un moment à fondre sur elle; mais la disproportion des forces est vraiment trop grande : il peut perdre dans ce coup de main les soixante mille marcs d'argent, les munitions et les hommes que Dupleix attend avec anxiété. Pondichéry est seulement à quatre lieues de Gondelour ; il était donc très dangereux d'y débarquer. Bouvet s'écarte un peu de la côte, met le cap sur Madras, file au large devant Gondelour et Pondichéry, et le surlendemain, 22 juin, à deux heures de l'après-midi, il mouille devant Madras. Débarquer l'argent, le convoi, quatre cents hommes, c'est pour cet habile manœuvrier l'affaire de huit heures.

Le même jour, à dix heures du soir, il remet à la voile. Il y avait à compter avec les Anglais, qui étaient toujours au mouillage de Gondelour, et avec les vents qui n'étaient pas favorables, car la mousson du retour, la mousson du nord-est, ne souffle qu'en septembre. Tandis que Griffin explore, sans le rencontrer nulle part, tous les parages de la côte de Coromandel et d'Orissa, il utilise les moindres coups de vent; bref, le 25 juillet, il était de retour à l'île de France. Dans son rapport à Maurepas il écrivait : « Nous pourrions dire avec les Israélites de la mer Rouge que nous avons été portés comme sur les ailes des aigles. » La croix de Saint-Louis qu'il recevait quelques mois plus tard était la juste récompense de tant d'audace et d'habileté.

Les secours que Bouvet de Lozier avait débarqués à Madras dans l'après-midi du 22 juin étaient arrivés juste à temps pour Dupleix; ils avaient été acheminés par terre de Madras à Pondichéry. Il ne s'agissait plus, en effet, pour Dupleix de garder sa conquête, mais de sauver sa propre capitale.

Boscawen, avec ses forces imposantes, était arrivé, le 4 juillet 1748, devant Port-Louis; il avait trouvé une île

bien fortifiée et un gouverneur très énergique; au bout de trois jours d'attaque, il renonça à avoir raison de la résistance de Pierre David. Il continue sa route vers l'Hindoustan; le 4 août, il mouillait à Gondelour. Dans cet intervalle du 4 juillet au 4 août, sa flotte et celle de Bouvet de Lozier s'étaient croisées sans se rencontrer. Il commence aussitôt par terre et par mer le siège de Pondichéry. Dupleix, qui n'avait aucun secours à attendre de la mer, résiste avec une admirable énergie, et contre toutes les prévisions, il triomphe de son ennemi. Ouvert le 30 août par Boscawen, soutenu par un feu terrible, le siège était levé le 6 octobre, et quelques jours plus tard l'esadre de Boscawen disparaissait au large. Elle avait échoué devant Port-Louis et devant la côte du Coromandel. Dans cette vie de Dupleix où les tristesses et les joies se sont tant de fois mélangées, ce fut peut-être le plus beau moment pour son orgueil patriotique : Pondichéry venait d'être sauvé, sauvé par lui, et Madras était toujours entre ses mains [1].

Le grand homme put croire à un moment qu'on allait enfin faire attention à l'œuvre de géant qu'il venait de commencer avec ses seules ressources. Sortant de son apathie, le gouvernement avait mis à la mer, à Brest, en janvier 1748, une escadre de trois vaisseaux et de quelques petits bâtiments sous les ordres du marquis d'Albert, chevalier de Malte. Celui-ci devait rallier notre escadre de Port-Louis, tenter un coup de main sur Bombay et Ceylan et se mettre à la disposition du gouverneur général de la compagnie des Indes. Qu'advint-il de ces beaux projets?

1. Dans un livre récent, *Dupleix*, 1901, M. Cultru a essayé d'établir que jusqu'en 1749 Dupleix n'avait songé qu'à des opérations commerciales, et qu'il n'avait eu de plan arrêté pour la domination des Français dans l'Inde qu'au moment même de son rappel. Cette thèse, qu'il n'y a pas à discuter ici, ne change rien d'ailleurs à l'opinion que Dupleix avait, dès ce moment, sur l'importance de Madras.

D'Albert et son vaisseau le *Magnanime* sont pris par les Anglais; le reste de son escadre s'égrène sur l'Atlantique. Le capitaine Kersaint avec l'*Alcide* arrive le premier à Port-Louis, le 28 juin; ce fut pour concourir à la défense de l'île contre Boscawen. Les autres bâtiments rallièrent trop tard l'île de France pour que Kersaint ait pu prendre part à la défense de Pondichéry. Mais après le départ de Boscawen et le retour de Bouvet de Lozier, il avait pu réunir et armer sept vaisseaux. Il prenait la mer en janvier 1749; le 9 février, il jetait l'ancre devant Pondichéry. Dupleix avait donc enfin cette force navale, qui était la condition première et comme la base de l'empire franco-indien qu'il entrevoyait déjà dans son imagination depuis les rives du Gange jusqu'au cap Comorin.

Ni Dupleix ni Kersaint ne savaient à cette date que la paix avait été signée entre les puissances belligérantes, à Aix-la-Chapelle, le 18 octobre 1748. Un plénipotentiaire français avait déclaré au congrès que son maître « voulait faire la paix non en marchand, mais en roi. » On sut bien vite le sens de cette parole. Content d'avoir travaillé pour le roi de Prusse, pour le roi d'Espagne et les siens, Louis XV, dans son admirable désintéressement, ne voulait rien pour lui-même. Les Pays-Bas belges qu'il tenait en entier, il les rendait; deux belles citadelles de Hollande où Maurice de Saxe et Lowendal avaient planté les fleurs de lis, Maastricht et Bergen-op-Zoom, il les rendait; Madras, ce port ignoré du Coromandel, qu'un marchand de la compagnie des Indes avait occupé de son chef en provoquant bien des ennuis et à son roi et à la compagnie, il le rendait : il ne voulait point déplaire à George II. Sur son désir, il s'engageait à démolir quelques batteries établies au débouché du petit chenal de Dunkerque, de même qu'il allait faire arrêter quelques semaines plus

tard, en plein Opéra, le prétendant Charles-Édouard. Que George II consentît de son côté à nous rendre Louisbourg, et le traité était signé.

Ainsi fut conclue cette paix stupide. Au mois d'août 1749, Dupleix dut restituer Madras aux Anglais. Pourrait-on imaginer une pareille aberration ? Maîtres de tous les Pays-Bas, d'Anvers, des embouchures de l'Escaut, nous avions entre les mains des gages inestimables ; malgré leur voracité coloniale, les Anglais auraient donné tous les Louisbourg et tous les Madras pour nous déloger de ces côtes de la mer du Nord où ils nous voyaient avec terreur. Mais on rendit les Pays-Bas et l'on se borna à l'échange des deux ports coloniaux. Or, recouvrer Louisbourg, ce n'était certes pas sauver Québec ; et restituer Madras, c'était sûrement perdre Pondichéry.

« Le peuple en général, dit Barbier dans son *Journal*, n'est pas bien content de cette paix, dont cependant il avait grand besoin.... On dit que dans les halles les harengères en se querellant se disent : Tu es bête comme la paix. » Le mot des harengères peut être le jugement de l'histoire et surtout de l'histoire maritime.

CHAPITRE XIV

LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT DE LA MARINE DE 1749 A 1761

La marine en 1748. — Le secrétaire d'État Rouillé. — Travaux maritimes. — L'Académie de Marine; Bigot de Morogues. — École d'hydrographie. — Le secrétaire d'État Machault d'Arnouville. — Préparatifs de la guerre maritime. — Le secrétaire d'État Moras. — Les officiers bleus. — Le secrétaire d'État Massiac. — Le secrétaire d'État Berryer.

Quelques historiens de la marine ont déjà corrigé le passage du *Précis du siècle de Louis XV* où Voltaire avance qu'au moment de la paix d'Aix-la-Chapelle la France n'avait plus qu'un seul vaisseau de guerre [1]. La vérité est que notre marine était loin d'être anéantie.

Notre flotte marchande et notre flotte militaire, la première surtout, avaient subi de grandes pertes. Un mémoire du mois d'octobre 1745 évaluait à près de cent quatre-vingt-dix millions de francs les pertes de notre marine de commerce [2]. Notre commerce colonial, vers 1715, ne montait pas à vingt millions de livres par an; grâce à la paix qui dura un quart de siècle et qui eut du moins ce précieux avantage de provoquer l'essor de la

1. Voir Jal, *Dictionnaire critique* : « Assertion (Une) de Voltaire. »

2. Mémoire de M. Fournier (octobre 1745), reproduit par Margry, *R. M. C.*, t. LXVIII, p. 93-95.

compagnie des Indes, il s'était élevé, vers 1742, à près de cent cinquante millions; il occupait alors environ six cents vaisseaux. Plus de la moitié de cette flotte marchande était tombée aux mains de l'ennemi; le seul port de Marseille avait éprouvé un dommage supérieur à une douzaine de millions. La pêche au banc de Terre-Neuve, qui avait employé jusqu'à cent vingt navires et huit à dix mille hommes, n'occupait plus qu'une dizaine de navires, et la perte de Louisbourg avait amené la ruine complète de cette grande industrie maritime. Si ce mémoire parle d'une perte d'environ cent quatre-vingt-dix millions vers la fin de l'année 1745, il n'est que trop certain que ce chiffre aurait dû être fortement majoré en 1748, car l'insuffisance du matériel dans la marine royale n'avait pas permis d'accorder partout à notre commerce une protection efficace. Il est certain, d'autre part, que nos convois n'avaient cessé de sillonner l'Atlantique, à destination des Antilles et même de l'Hindoustan; notre domaine colonial était resté entier, et les blessures qu'il avait reçues pouvaient se guérir. Notre flotte marchande avait encore un grand nombre de voiles, que la paix allait rapidement augmenter.

Quant à la flotte militaire, ses pertes au cours de la guerre avaient été d'une quarantaine d'unités, soit vingt-trois vaisseaux, neuf frégates, six corvettes, trois grosses flûtes; il ne faut pas porter au passif de cette guerre vingt-sept vaisseaux qui étaient devenus hors de service, car ils auraient été réduits à cette condition aussi bien en temps de paix. En 1748, les effectifs de la flotte comprenaient encore trente vaisseaux en bon état, dont neuf étaient à la mer, vingt et un dans les ports, sans compter dix-neuf frégates légères et dix navires qui étaient en construction ; le port de Toulon, à lui seul, possédait dix vaisseaux, de soixante-quatorze à cinquante-quatre ca-

nons, deux frégates, six bâtiments de rang inférieur, et ses chantiers contenaient quatre vaisseaux et une frégate. Avec ce total de quarante-cinq à cinquante bâtiments de haut bord, la marine militaire était loin du chiffre légendaire d'un vaisseau auquel Voltaire la réduisait.

Il faut ajouter que ces effectifs n'étaient pas sensiblement inférieurs à ceux du début de la guerre. Malgré quelques pertes, très regrettables assurément, comme celles d'une partie des escadres de La Jonquière et de L'Étanduère ou de quelques bâtiments dans les eaux des Antilles, la marine n'avait pas éprouvé de désastre; la bataille de Toulon, la seule bataille rangée qui avait été livrée au cours de la guerre, sans parler des combats victorieux de La Bourdonnais sur les côtes du Coromandel, ne lui avait pas fait perdre un seul navire. D'autre part, Maurepas n'avait cessé de mettre en chantier des bâtiments; en 1747 encore, trois vaisseaux étaient sortis des chantiers de Toulon. Il se plaignait de la parcimonie avec laquelle on lui mesurait les fonds de la marine, maintenant surtout que la guerre était terminée; mais comme il avait toutes les raisons de croire que le traité d'Aix-la-Chapelle n'était qu'une trêve, il avait préparé, dès la signature de la paix, un plan de reconstitution de notre marine de guerre : il comptait avoir en dix ans environ cent dix vaisseaux et cinquante-quatre frégates. Maurepas eut à peine le temps de jeter ces projets sur le papier. Le 30 avril 1749, la mauvaise humeur et la toute-puissance de Mme de Pompadour l'obligeaient brusquement à résigner ses fonctions de secrétaire d'État et de ministre : il était exilé à Bourges.

L'histoire de l'administration maritime de la France au cours du règne de Louis XV pourrait se répartir en trois périodes. Pendant la première moitié du règne, c'est le long ministère de Maurepas, qui commença nominale-

ment en 1715, effectivement en 1726; on a déjà vu qu'il valut beaucoup mieux que la réputation qu'il a d'ordinaire. Vers la fin, de 1761 à 1770, c'est la trop courte et féconde période où les deux cousins, le duc de Choiseul et le duc de Praslin entreprirent avec une admirable énergie la restauration de notre puissance navale. Dans l'intervalle, de 1749 à 1761, c'est la période des ministres éphémères, dont certains ne sont guère connus que par leur nom. La période où en douze ans à peine le ministère de la Marine fut géré par cinq ministres, — de valeur très inégale d'ailleurs, — Rouillé, Machault, Moras, Massiac, Berryer, fut précisément celle où l'administration maritime aurait eu besoin plus que jamais d'une direction unique et vigoureuse : car ce fut l'époque préparatoire de la guerre de Sept ans et l'époque des années décisives de cette guerre fatale.

Quand Maurepas reçut l'ordre de se démettre de ses emplois, le département de la Marine fut donné à un conseiller d'État, Antoine-Louis de Rouillé, comte de Jouy; comme rien ne le désignait à ce poste, on dit, en jouant sur le mot, qu'on donnait la marine à conduire à un roulier. « Ce ministre Rouillé, il faut l'avouer, était le plus inepte secrétaire d'État que jamais roi de France ait eu et le pédant le plus ignorant qui fût dans la robe [1].... » Voltaire n'avait sans doute pas oublié, quand il écrivait ces paroles méprisantes, qu'à l'époque où Rouillé était chargé du département de la librairie, un inconnu, qui était bien en cour, lui avait été préféré à lui-même pour la rédaction de notices sur la vie et les pièces de Molière; l'affront remontait à 1734, mais il est de ceux qu'un homme de lettres n'oublie pas.

1. VOLTAIRE, *Mémoires pour servir à la vie de M. de Voltaire*, écrits par lui-même, 1759.

Rouillé appartenait à une famille connue dans la robe. Agé de soixante ans au moment où il succédait à Maurepas, il avait rempli déjà de nombreuses fonctions administratives, tour à tour conseiller au parlement de Paris, maître des requêtes au conseil d'État, intendant du commerce, directeur de la librairie, conseiller d'État, conseiller de la compagnie des Indes. Dans ces divers postes, il avait montré des qualités d'ordre, de vigilance, d'exactitude, de bonne et honnête gestion ; ce furent les mêmes qu'il apporta au ministère de la Marine. Plein de bonne volonté, mais se sentant peu préparé à ses fonctions nouvelles, il eut le mérite de ne pas vouloir diriger la marine par ses seules lumières ; il se donna un collaborateur dans la personne d'un homme du métier, qui était un administrateur bien au courant et fort capable, Le Normant de Mézy, intendant de la marine à Rochefort. Il faut faire remonter à ce conseiller modeste le mérite de quelques mesures qui font du ministère de Rouillé une période intéressante de notre administration maritime.

Le gouvernement avait commis la grande faute, après la paix de 1748, de réduire beaucoup les fonds de la marine. Ainsi, en 1750, Rouillé ne pouvait disposer que de 14 900 000 francs pour les fonds ordinaires, de 2 650 000 francs pour les fonds extraordinaires, c'est-à-dire pour les armements, lesquels constituaient la dépense la plus nécessaire même en temps de paix, de 100 000 francs pour les fonds secrets, soit en tout de 17 650 000 francs [1]. Cependant il poursuivit avec beaucoup de méthode l'exécution des plans de construction de Maurepas. De 1749 à 1754, on construisit ou on répara trente-huit vaisseaux de ligne. En 1754, notre flotte de guerre compre-

1. Voir les chiffres sur la période 1750-1770 donnés dans l'*État sommaire des Archives de la Marine*, p. 616-617.

nait, d'après les états officiels, cinquante-sept vaisseaux :

5 de 1er rang (de 90 à 110 canons),
22 de 2e rang (de 70 à 80 canons),
23 de 3e rang (de 54 à 66 canons),
7 de 4e rang (de 46 à 50 canons).

Aux vaisseaux il fallait ajouter vingt-quatre frégates (de 24 à 40 canons), des corvettes, des galiotes à bombes, des flûtes, des chebecs, et quelques galères qui n'avaient pas encore été désarmées, malgré la suppression de ces derniers bâtiments. On arrivait ainsi à un ensemble de cent dix à cent quinze unités navales [1].

Louis XV parut à un moment sortir de sa torpeur de Versailles pour prendre part à la vie maritime et en stimuler le réveil par sa présence. Mme de Pompadour lui avait suggéré de faire une visite au Havre ; le roi y passa deux jours (19 et 20 septembre 1749). Le commandant du port, le capitaine de vaisseau Villers Fraussures, chercha à donner à l'auguste visiteur une idée de la marine. Il lui fit visiter le *Chariot Volant*, flûte de six cents tonnes et de trente-six canons, le plus gros navire sans doute de l'arsenal du Havre, qui, baptisé en souvenir de cette visite, devint le *Chariot Royal*; il le fit assister à diverses manœuvres, à une joute, au lancement de trois navires marchands, à un simulacre de combat naval, qui valut au vainqueur, le lieutenant Dupuy, d'être promu capitaine de vaisseau. En réalité, cette visite officielle fut bien frivole, frivole, suivant le mot d'un historien, comme celle qui l'avait proposée. Deux jours passés au port du Havre : voilà, dans ce règne de cinquante-neuf ans, à peu près toute la part personnelle prise par le souverain, d'une manière apparente, à la vie maritime du pays.

1. Voir, à l'Appendice VI, un état comparé des marines de France et d'Angleterre en 1751.

Les officiers de marine secondaient avec une patriotique ardeur les intentions du ministre. Quelques jours après la nomination de Rouillé, le chevalier de Piosin, qui commandait en second la marine au port de Toulon, lui écrivait, le 11 mai 1749, à propos du lancement de l'*Orphée*, qui venait d'avoir lieu dans ce port : « C'est un beau navire de guerre, de soixante-quatre canons, et qui, selon les règles de la construction, ne peut être que bon ; mais ce qui me plaît infiniment, c'est d'avoir, Monseigneur, dans l'idée que vous ne serez pas longtemps dans votre ministère sans en représenter une soixantaine d'autres aux Anglais, depuis cette force jusqu'à celle de quatre-vingt-dix. Je le souhaite pour votre gloire et pour que notre infortunée marine puisse prendre sa revanche. »

La pénurie financière était toujours le grand mal de la marine. On parvenait à construire des vaisseaux, mais on ne pouvait pas toujours les armer. La lettre suivante de l'intendant de Toulon (juillet 1753) laisse deviner bien des misères, sans parler de celles qu'elle met au grand jour. « J'aurais été fort embarrassé pour la levée des marins à embarquer sur les deux chebecs le *Requin* et le *Rusé*, sans un petit capital qui a été remboursé à mon premier domestique et que je me suis fait prêter. La ville est épuisée par les sommes considérables que le roi y doit, et les trésoriers généraux, par leurs remises inexactes, laissent le port dépourvu d'argent. »

Cependant un grand progrès fut réalisé sous ce ministère pour les fournitures d'artillerie. Jusqu'alors nos canons de marine étaient souvent achetés en Angleterre ou en Suède. En 1750, la création du grand établissement de Ruelle sur les bords de la Tourne, due au général marquis de Montalembert, affranchit notre marine des sommes considérables qu'elle payait à l'étranger. Peu après, en 1752, le Bernois Jean Maritz, commissaire des fontes à la

fonderie de Strasbourg, dota nos arsenaux d'une invention fort utile. Il avait imaginé une machine à forer les canons qui étaient coulés pleins et travaillés au tour; on eut ainsi des pièces d'une construction à peu près irréprochable, puisque l'âme en occupait exactement la partie centrale. Le successeur de Rouillé devait nommer Maritz (18 février 1755) « inspecteur général de la fabrication des canons destinés au service de la marine, » et lui donner le cordon de Saint-Michel [1].

Avec ses faibles ressources financières, Rouillé ne pouvait mettre en état de défense les colonies; aussi dut-il se borner à faire réédifier tant bien que mal les fortifications de Louisbourg, qui avaient été détruites lors du siège de 1746; elles ne devaient pas être, mieux que par le passé, en mesure de supporter une nouvelle attaque. A l'égard de Dupleix et de sa politique, il partageait les préjugés de la compagnie des Indes, de l'opinion et du gouvernement; c'est lui-même qui contresigna l'ordre fatal donné à Godeheu de faire arrêter le gouverneur général de la compagnie et de le faire embarquer sur le premier vaisseau à destination de la France. Du moins, un mérite appartient à Rouillé : c'est d'avoir encouragé la renaissance scientifique dans la marine, dont Maurepas avait été le précurseur; il y contribua officiellement par la création de l'Académie de Marine.

Cette institution eut des origines analogues à celles de l'Académie française; ce fut comme une société privée que la protection du pouvoir transforma en une société officielle. Le vicomte Bigot de Morogues, fils d'un intendant de la marine à Brest, qui devait terminer lui-même sa vie en 1781 comme lieutenant général des armées navales, s'était fait connaître par des ouvrages scientifiques

1. A. M., B^4 78 : divers documents sur le sieur Maritz.

sur la marine et sur l'artillerie. Le savant se doublait en lui d'un homme d'action; à la malheureuse bataille de M. de Conflans, le *Magnifique* qu'il commandait comme capitaine de vaisseau fit une admirable résistance de trois heures, qui permit à notre arrière-garde de se rallier et à lui-même de gagner en sûreté l'île d'Aix; il avait été désigné pour prendre part alors à la descente en Angleterre. Parmi ses nombreux ouvrages, la *Tactique navale ou Traité des Évolutions et des Signaux*, parue en 1763, a conservé un intérêt documentaire pour l'histoire de la tactique maritime; publié l'année du traité de Paris, dédié à Choiseul, qui avait alors les deux départements de la Guerre et de la Marine, ce gros ouvrage in-quarto, accompagné de quarante-neuf planches, se proposait, dit la dédicace, de répondre à une partie des vues du ministre qui voulait faire refleurir la marine. Comme le livre de Bouguer, *De la Manœuvre des vaisseaux*... (Paris, 1757), qui est plutôt de caractère mathématique, ou comme *Le Manœuvrier*, de Bourdé de Villehuet (Paris, 1765), qui a surtout un caractère pratique, la *Tactique navale* est l'un de ces ouvrages qui préparèrent dans le silence nos victoires de la guerre d'Amérique.

Son goût pour les études scientifiques — il avait publié en 1737 et dédié à Maurepas un *Essai de l'application des forces centrales aux effets de la poudre à canon* [1] — avait inspiré à Bigot de Morogues, qui était en résidence au port de Brest, de réunir chez lui plusieurs de ses camarades de la marine et de l'artillerie pour parler des questions techniques de leur profession. En 1750, le ministre Rouillé étant venu faire une visite à Brest, il lui demanda de donner à cette réunion privée une existence officielle, afin d'en

1. En 1752, l'année de la fondation de l'Académie de Marine, Bigot de Morogues fut nommé commissaire général de l'artillerie.

étendre l'influence et de provoquer le goût des recherches dans le corps de la marine. Sur le rapport favorable d'une commission, qui comptait parmi ses membres Duhamel Du Monceau, inspecteur de la marine, Rouillé fit paraître le 30 juillet 1752 un règlement en trente-cinq articles, qui instituait une Académie de Marine, ayant son siège à Brest.

L'Académie se composait de soixante-quinze membres, académiciens honoraires, académiciens libres, académiciens ordinaires (ceux-ci au nombre de trente, tous de la marine et la moitié environ du département de Brest) et académiciens adjoints. Parmi les académiciens libres, on relève les noms du comte de La Galissonnière, chef d'escadre des armées navales, chargé du Dépôt des cartes, plans et journaux de la marine, de trois membres de l'Académie des Sciences, Duhamel Du Monceau, Camus, Bouguer; parmi les académiciens ordinaires, les noms de huit capitaines de vaisseau, dont Bigot de Morogues, le premier directeur de l'Académie, de neuf lieutenants de vaisseau, dont d'Orvilliers, du port de Rochefort, Missiessy, du port de Toulon, de quatre ingénieurs, dont Choquet de Lindu, qui fut, au milieu du XVIIIe siècle, comme le Vauban du port de Brest.

Ces listes sont intéressantes à divers égards. On voit le titre d'académicien porté par des officiers de tout grade : chef d'escadre, capitaines, lieutenants, enseignes; — par des officiers de plume : commissaires généraux, commissaires, écrivains; — par des membres de l'Académie des Sciences qui représentaient la science pure; — par des praticiens rompus à l'art de la construction : constructeurs des vaisseaux du roi et sous-constructeurs, ingénieurs de la marine et sous-ingénieurs, dessinateurs. C'était un esprit singulièrement large et fécond que celui qui avait présidé à ces choix; loin d'avoir le caractère jalousement fermé de la plupart des corps de ce genre,

l'Académie de Marine s'ouvrait à toutes les capacités du moment où elles se rapportaient à la mer. Comme on l'a dit avec raison [1], « c'était un lien de fraternité entre les différentes parties de ce grand tout, même les plus subalternes, jusque-là très discordantes. C'était un chef-lieu d'émulation, où devaient se former un jour des généraux, des administrateurs, des officiers de port, des constructeurs, en un mot tous ceux qui ont quelque fonction à remplir dans les arsenaux de la marine. »

L'Académie tenait une séance hebdomadaire de deux heures; elle devait s'y occuper de « tout ce qui a rapport à la marine. » En fait, les académiciens traitèrent les questions les plus variées d'architecture navale et hydraulique, de manœuvre, installation et arrimage des vaisseaux, d'astronomie nautique, d'artillerie, de physique, de médecine, d'hydrographie, de mathématiques pures et appliquées. L'objet principal de la docte assemblée devait être la composition d'un dictionnaire de marine, « aussi ample et aussi complet qu'il sera possible, soit par l'exacte définition de chaque terme, soit par l'explication claire et précise des différentes idées qu'il comporte, soit enfin par les dissertations à insérer dans tous les articles importants qui en seront susceptibles.... » Cette vaste encyclopédie navale fut commencée, mais elle ne fut ni terminée ni publiée. Les séances, en effet, avaient été d'abord très régulières et remplies par la lecture de nombreux et importants mémoires; mais elles devinrent ensuite plus espacées, moins pleines, et la guerre de Sept ans acheva de les désorganiser : les académiciens quittèrent alors leurs cabinets de travail pour monter à bord de leurs bâtiments. La dernière séance se tint le 8 septembre 1765; il n'y avait que huit membres présents.

1. *Vie privée de Louis XV*, 1781; t. II, p. 341.

Choiseul-Praslin, qui encouragea par tous les moyens le réveil maritime de la France, réorganisa l'Académie le 24 avril 1769; il la plaça, comme toutes les grandes académies du royaume, sous la protection directe du roi : de là le nom, qui fut officiel à partir de cette époque, d'Académie royale. Affiliée en 1771 par un règlement de l'abbé Terray et du ministre Boyne à l'Académie des Sciences, elle compta des membres communs aux deux académies, comme Duhamel Du Monceau, Lalande, Bezout et Borda, dont le nom est si connu de tous nos officiers de marine, alors lieutenant de vaisseau et de port à Brest. La guerre d'Amérique suspendit de nouveau les séances; elles reprirent ensuite et se continuèrent avec assez de régularité, malgré la révolution et l'émigration ; en 1793, il y eut encore cinq séances. Un décret de la Convention frappa de mort, le 8 août 1793, l'Académie royale de Marine, comme toutes les académies de l'ancienne monarchie.

L'Académie de Marine, qui a trouvé de nos jours son historien [1], a provoqué des critiques au XVIII[e] siècle comme de notre temps. On a reproché aux travaux qu'elle avait inspirés d'avoir un caractère plus théorique que pratique; il est certain que l'unique volume qu'elle fit paraître en 1773 se compose de vingt mémoires où dominent les questions d'astronomie abstraite et de mathématiques transcendantes. Mais on ne voit pas où est le mal d'avoir répandu dans l'élite de nos officiers le goût des fortes études, alors que ce goût n'empêcha jamais les Bigot de Morogues, les d'Orvilliers, les Missiessy et leurs camarades moins connus d'accomplir tout leur devoir de marin.

La très utile institution de Bigot de Morogues et de

1. Voir les nombreux articles qui lui ont été consacrés par M. Alf. Doneaud du Plan, professeur à l'École navale, *R. M. C.*, années 1879-1882.

Rouillé avait eu immédiatement sa répercussion dans la diffusion générale des études maritimes. Il y eut alors une sorte d'engouement pour l'enseignement de l'hydrographie et des mathématiques. « Tout Paris a vu comme moi, disait en 1759 Digard de Kerguette, un des meilleurs professeurs de l'époque, deux cents personnes au moins suivre pendant plusieurs années les leçons de M. de Prémontal. ... J'ai vu la même foule assister à celles que j'ai données pendant les quatre dernières années de ma résidence à Paris. » Des chaires d'hydrographie se fondèrent dans beaucoup de collèges, à Rouen, à la Rochelle, à Toulouse; à Marseille, les jésuites avaient une école d'hydrographie très prospère, à laquelle était joint un observatoire qui a laissé un nom dans la science. Le *Traité de pilotage* de Bouguer, dont le père avait aussi professé l'hydrographie au Croisic, fut l'ouvrage classique des écoles d'hydrographie. Le gouvernement seconda d'une manière officielle ce que les particuliers avaient entrepris et ce qui répondait aux préoccupations d'une partie du public. En 1765, Choiseul organisa des écoles royales publiques d'hydrographie à Brest, Rochefort et Toulon, à côté de celles qui servaient aux gardes de la marine et du pavillon. En 1786, le maréchal de Castries fit une refonte complète de cet enseignement; il fut désormais représenté dans tous les ports de mer et la plupart des grandes villes, et placé sous l'autorité de deux inspecteurs [1]. Ces détails, qui n'appartiennent plus au ministère de Rouillé, sont cependant à leur place ici, car ils se rattachent à la renaissance scientifique dont le signal avait été donné par la fondation de l'Académie de Marine.

1. Voir D. Neuville, *Les Établissements scientifiques de l'ancienne marine*, *R. M. C.*, 1882.

Rouillé s'était appliqué avec zèle et avec succès à ses fonctions; il avait certainement rendu des services à la marine, quand, par le fait de convenances personnelles, on imagina de le faire passer aux Affaires étrangères (30 juillet 1754); on lui donna pour successeur au département de la Marine Machault d'Arnouville, qui quittait à ce moment le contrôle général des Finances. Ce nouveau ministre fut en fonctions deux ans et demi, jusqu'au 9 février 1757.

Le nom de Machault est à juste titre l'un des plus estimés dans l'histoire administrative du règne de Louis XV. Sa carrière fut celle des personnages les plus distingués de la robe, tour à tour conseiller au parlement de Paris, maître des requêtes au conseil d'État, intendant du Hainaut, contrôleur général, ministre, garde des sceaux, secrétaire d'État de la Marine. Dans toutes ces fonctions il fit preuve du même esprit de sagesse et de fermeté, ayant au plus haut degré le sens de l'administration. Il arriva au département de la Marine au moment même où les querelles qui se produisaient dans les solitudes des forêts de l'Ohio et la mort d'un officier français, Jumonville (28 mai 1754), présageaient une rupture imminente avec l'Angleterre; aussi n'eut-il plus qu'une idée, mettre nos escadres sur le pied de guerre et hâter les armements. Pour l'année 1755, il put disposer d'un crédit total de 31 326 000 francs, près du double de celui qu'avait eu Rouillé en 1750. Il en profita pour imprimer la plus vigoureuse énergie aux travaux de construction. Il calculait que pour avoir soixante vaisseaux de ligne toujours en état d'être armés, il fallait en compter quatre-vingts présents dans les ports, car il évaluait à un quart le nombre des vaisseaux à radouber ou à construire pendant que les autres étaient à la mer.

Un mémoire contemporain évalue nos forces au début

de 1755 à soixante-trois vaisseaux de ligne; mais il fallait déduire de ce total trois vaisseaux hors de service et condamnés, trois autres enlevés par les Anglais avant toute déclaration de guerre, quatre qui étaient sur les chantiers et à peine commencés, huit qui avaient besoin d'une refonte générale; les quarante-cinq restants étaient loin d'avoir tout ce qui était nécessaire à leur armement. L'influence d'un ministre intelligent et énergique change en quelques semaines cet état de choses. La plus grande activité règne dans tous les arsenaux; cinq escadres sont armées à Brest, à Rochefort, à Toulon; d'immenses provisions de munitions navales sont réunies dans la plupart des ports, de manière à permettre un peu partout le ravitaillement de nos navires.

Sur neuf cent quatorze officiers d'épée dont se composait en 1755 le corps royal de la marine, il y en avait environ sept cents qui étaient à terre, sans autre occupation que de monter dans l'année huit ou dix gardes de vingt-quatre heures. Les officiers de plume, au nombre de cinq cent soixante-trois, avaient envahi à peu près toutes les fonctions, dans les arsenaux et dans les ports aussi bien que dans l'administration centrale. Bien qu'il appartînt lui-même à la plume, le ministre était convaincu que le système de compliquer les affaires par des écritures de toute nature n'avait guère d'autre effet que de multiplier les places inutiles et de gaspiller le temps de tout le monde. « Je n'ai jamais conçu, a écrit Malouet dans ses *Mémoires* sur l'administration de la marine, qu'on ait pu accoutumer les ministres au spectacle et à l'ennui de ces monceaux de papiers, de ces immenses portefeuilles, qui sont pour eux le tonneau des Danaïdes. J'ai ouï dire à un secrétaire de M. de Machault qu'on ne voyait sur son bureau d'autres papiers qu'un petit cahier qui se renouvelait tous les mois et contenait l'état des fonds,

celui des approvisionnements en masse et la situation des vaisseaux. » Beaucoup moins préoccupé d'écrire que d'agir, le ministre rappela à l'activité tous les officiers de marine, remettant chacun à sa vraie place, l'officier à son bord, l'écrivain à son bureau.

Les résultats de la campagne de 1756 montrèrent que la volonté du ministre avait porté ses fruits ; un succès éclatant avait couronné son œuvre. Après cet admirable réveil de notre marine, auquel le nom de Machault doit demeurer attaché aussi bien que celui de La Galissonnière, il fallait se hâter de porter la guerre sur d'autres théâtres maritimes, il fallait envoyer des escadres au Canada et dans l'Hindoustan, réunir à Brest un corps expéditionnaire pour menacer l'Angleterre, qui ne songeait plus, au lendemain de la bataille de Minorque, qu'à défendre ses propres foyers. Machault, qui parlait le langage de la raison et du bon sens, était partisan de la guerre exclusivement maritime. Mais un vent de folie avait traversé les conseils de Louis XV : au moment même de notre campagne de Minorque, la France signait à Versailles, le 1er mai 1756, un traité d'alliance avec l'Autriche.

De la part de Marie-Thérèse qui avait besoin de nos soldats pour reprendre la Silésie à Frédéric II, le renversement des alliances, comme on appela cette soudaine évolution politique, était un chef-d'œuvre d'habileté politique ; de la part de Louis XV, c'était, par le fait des circonstances, la combinaison la plus funeste et la plus sotte que l'on pût imaginer. En quoi nos opérations contre Frédéric II, heureuses ou non, pouvaient-elles résoudre les questions maritimes et coloniales, qui étaient pour nous des questions de vie ou de mort ? N'allait-on pas une fois de plus sacrifier la mer à la terre, l'Océan au Scamandre ? Combien Machault avait raison de s'opposer à cette décision dont l'entourage de Mme de Pompadour triomphait

alors avec tant de bruit et que l'histoire ne saurait trop sévèrement juger au nom des véritables intérêts de la France ! Jamais notre politique maritime ne s'était posée avec une évidence aussi manifeste, puisqu'à cette date la France avait le rare bonheur d'être libre de toute complication continentale ; et voilà que, d'elle-même et de gaieté de cœur, elle se jetait dans les combinaisons les plus singulières et les plus inattendues. Dès lors la guerre qui avait si brillamment commencé dans les eaux de Minorque ne fut plus pour elle, en Allemagne, sur l'Océan, aux colonies, qu'un tissu d'aventures lamentables.

Machault, qui avait prévu le mal et qui aurait pu, dans une certaine mesure, le conjurer, tomba du pouvoir dès la seconde année de la guerre. L'attentat de Damiens fut l'occasion de sa chute et de celle du ministre de la Guerre, le comte d'Argenson. Mme de Pompadour, éloignée de la cour au milieu de l'émotion qu'on avait éprouvée à la pensée du danger couru par Louis le Bien-aimé, était revenue au bout de quelques jours plus puissante que jamais ; elle reprochait aux deux ministres leur attitude au moment où l'on avait cru à sa disgrâce. Dès sa rentrée triomphante, elle exigea leur renvoi : deux lettres de cachet exilèrent en effet le même jour, 1er février 1757, d'Argenson et Machault. Cette mesure brutale pouvait désorganiser les services de l'armée et de la marine, au moment même où la guerre s'engageait au cœur de l'Allemagne et sur toutes les mers ; peu importait, si la vengeance de l'irascible marquise avait été satisfaite. La vie publique de Machault était terminée : ce sage ministre mourut en 1794, à quatre-vingt-douze ans, dans la prison des Madelonnettes ; sa mort avait devancé de quelques jours la sentence du tribunal révolutionnaire.

La marine devait aller pendant quelque temps encore

de l'élan qui lui avait été imprimé par Machault. Aussi la présence au ministère de Moras, puis de Massiac, ne causa pas tout de suite tout le mal qu'on aurait pu redouter avec des administrateurs incapables.

De Peirenc, marquis de Moras, qui reçut le département de la Marine en février 1757, on a dit qu'il semblait qu'on eût choisi à M. de Machault le successeur le plus inepte, afin de le faire regretter davantage. Il était déjà contrôleur général des Finances; on réunit pour lui les deux charges des finances et de la marine, dont une seule aurait suffi à accabler des épaules autrement robustes; on prétendait qu'ayant les fonds à sa disposition, il ne laisserait pas les arsenaux et les escadres manquer du nerf de la guerre. C'était la combinaison sous laquelle Louis XIV avait déjà écrasé l'honnête et malheureux Chamillard. Du moins ce fut pendant les deux années 1758 et 1759 que la marine eut à sa disposition les sommes de beaucoup les plus considérables de tout le règne de Louis XV, 42 370 149 francs en 1758, 56 903 954 en 1759.

En des temps ordinaires, M. de Moras aurait pu être un ministre suffisant; car il ne manquait pas d'une certaine expérience des affaires, il avait le désir de bien faire, de l'application, de l'honnêteté; mais ces qualités moyennes ne pouvaient tenir lieu de génie et de volonté. L'homme que les circonstances réclamaient à cette époque au ministère de la Marine aurait dû joindre les talents administratifs d'un Colbert à l'intelligence d'un Richelieu. Il serait cruel de dire que M. de Moras ne rappela ni l'un ni l'autre de ses illustres prédécesseurs. Mais il serait injuste de ne pas lui tenir compte des difficultés de toute nature, politiques, financières, administratives, auxquelles il ne cessa de se heurter; elles auraient pu avoir raison d'une intelligence plus haute et d'une volonté plus énergique.

Un fait peut donner une idée des obstacles qu'il rencon-

trait, à propos d'une mesure qui, loin d'être critiquable, est une des plus louables de son ministère. Pour faire la guerre aux Anglais, Moras accueillait les officiers bleus, c'est-à dire les officiers des bâtiments de corsaires ou de la marine marchande, qui se recommandaient par leurs états de service; afin de donner à ces braves gens un stimulant de plus, il voulait les faire entrer, à titre auxiliaire et provisoire, jusqu'à la fin de la guerre, dans les rangs de la marine royale, en leur délivrant des brevets de capitaine de frégate, de lieutenant de frégate, de capitaine de brûlot ou d'autres analogues. Les officiers rouges ou les officiers du corps royal de la marine se crurent lésés dans leurs droits; le chef d'escadre Du Guay, commandant de la marine à Brest, se fit l'écho de leurs réclamations égoïstes. Il s'attira cette réponse du ministre, en date du 24 juin 1757 [1].

« Le désir que vous avez de voir constamment les officiers de vaisseau pris dans la noblesse du royaume ne doit-il pas céder aux besoins du service? Cette vue générale, adoptée trop strictement, priverait souvent le roi de la faculté de se procurer des sujets de distinction très utiles. Les grades intermédiaires ont toujours été regardés comme le moyen de se les procurer, et c'est à cet établissement que la marine a dû les Du Guay-Trouin, les Bart et plusieurs autres officiers, dont la réputation peut faire pour tout ce qui sert le roi un juste motif d'émulation. Je ne vous dissimulerai pas qu'en maintenant avec la plus grande attention la règle établie, qui n'admet à la place des gardes de la marine que des sujets tirés de la noblesse, je profiterai de toutes les occasions d'attacher à ce service des sujets d'un autre état, qui l'auraient mérité par des actions de valeur ou par des talents reconnus. Mais était-il

1. Citée par CHABAUD-ARNAULT, *R. M. C.*, t. CXIV, p. 484.

nécessaire, Monsieur, que vous me fissiez une réflexion vague et générale, qui m'a conduit à cette discussion, dans une circonstance où, forcé par le manque d'officiers, je vous marquais qu'il était indispensable d'employer sur les frégates ou corvettes des navigateurs estimés, avec des grades convenables à leur état et dont la durée est bornée au seul temps de la campagne? »

Qui ne donnerait aujourd'hui complètement raison au ministre contre le chef d'escadre? Mais qui ne connaît aussi la puissance de certains préjugés et de l'esprit de corps?

Malgré les millions que le ministre avait pu trouver pour la marine, l'obligation de faire face à la fois aux charges écrasantes des campagnes de terre et de mer ne permettait pas d'assurer le fonctionnement régulier de tous les services maritimes. Pour le paiement de la solde, Moras en fut réduit à recourir au procédé de Jérôme de Pontchartrain, à la vente d'une partie du matériel qu'on disait hors de service; puis un jour où il s'agissait d'armer à Toulon huit vaisseaux, il se trouva que deux cents canons, sur lesquels on avait compté, ne figuraient plus dans l'arsenal. En présence de tant de difficultés, auxquelles venaient s'ajouter les malheurs de nos campagnes maritimes, M. de Moras prit le parti de donner lui-même sa démission, le 27 mai 1758 : son ministère avait duré seize mois.

Son successeur ne resta que cinq mois aux affaires; cependant la marine militaire l'avait accueilli avec assez de faveur, car M. de Massiac, lieutenant général des armées navales, qui avait été tout récemment commandant de la marine à Toulon, appartenait non à la plume, mais à l'épée. Un esprit nouveau semblait souffler alors dans la haute administration. On venait de nommer à la Guerre

(29 février 1758) le maréchal de Belle-Isle ; de même on voulut mettre à la tête de la Marine (1er juin) un homme de la carrière. On parla du chevalier de Mirabeau, capitaine de vaisseau, ancien gouverneur de la Guadeloupe, inspecteur général des côtes de Picardie, qui ne manquait pas de projets de réforme ; mais d'après lui, le bruit de son nom « ne servit qu'à éveiller tous les scorpions du pays où l'on devait craindre de voir un homme instruit à la tête de cette besogne. » Pour M. de Massiac, ce furent ses qualités négatives qui le firent choisir, si l'on en croit l'anecdote rapportée dans la *Vie privée de Louis XV*.

Quand il fut question de donner un successeur à M. de Moras et de le choisir parmi les officiers d'épée, on tint conseil chez Mme de Pompadour, en dépouillant les listes des officiers généraux de l'Almanach royal. Aucun nom ne convenait. L'un était trop vieux, l'autre n'avait jamais servi ; celui-ci était prisonnier, celui-là était aux colonies ; un tel était dévot, un tel bouffon, un troisième sans naissance, un quatrième s'entendait à la marine comme un maître des requêtes. Quelqu'un prononce le nom de M. de Massiac, homme sage, froid, point présomptueux, docile, dont on fera tout ce qu'on voudra. La favorite approuve, surtout quand le même donneur d'avis ajoute qu'on adjoindra un second au futur ministre dans la personne de M. Le Normant de Mézy, ancien intendant de Rochefort, alors intendant des armées navales, qui avait l'honneur d'appartenir à la marquise, puisqu'il était un parent de son mari. Voilà des rapports de parenté qu'on ne s'attendait pas à voir rappeler dans cette circonstance. La combinaison fut adoptée séance tenante ; la marquise était flattée d'avoir proposé au roi un ministre, qui fut pendant quelques jours l'idole de la cour, et de lui avoir adjoint quelqu'un de sa famille.

En conséquence, le nouveau ministre fit adresser aux

commandants des ports cette circulaire (7 juin 1758) [1] :

« Le roi voulant bien me faciliter les moyens de remplir toutes les fonctions de la charge de secrétaire d'État au département de la Marine que Sa Majesté m'a confiée, Elle a fait choix pour m'aider dans ce ministère, dont les détails sont extrêmement étendus, de M. Le Normant de Mézy, intendant des armées navales, dont le mérite est parfaitement connu de toute la marine. Sa Majesté a réuni en sa faveur l'intendance des classes et celle des armées navales, avec le titre d'intendant général de la Marine et des Colonies. L'intention de Sa Majesté est que dans les cas où je ne pourrai pas traiter directement les affaires avec vous et vous mander ses décisions, les lettres que M. Le Normant de Mézy vous écrira aient le même effet que les miennes propres et que vous puissiez vous adresser à lui comme à moi-même. Vous devez être persuadé que je donnerai la même attention à l'objet de vos lettres et de vos mémoires que si vous m'en aviez écrit directement. »

Un ministère à deux têtes n'était pas une nouveauté : Le Normant de Mézy avait déjà été le collaborateur presque officiel de Rouillé ; mais la première combinaison avait réuni deux hommes de plume, qui avaient mille raisons de s'entendre et de s'aider. La combinaison nouvelle réunissait un officier d'épée et un officier de plume, qui eurent toutes les occasions d'entrer en antagonisme. M. de Massiac, « naturellement indolent, cacochyme, vaporeux, » occupé avant tout de sa toilette et de sa santé, et M. Le Normant, administrateur vigilant et actif, dont la longue expérience s'appuyait sur plusieurs missions aux colonies, eurent les rapports les plus désagréables. Le ministre était mal marié ; sa femme était une joueuse

1. A. M., B[4] 78, fol. 7.

de profession, qui attira chez elle les brelandiers de la capitale et donna à l'hôtel du ministère de la Marine les dehors d'un tripot.

Cependant tous les malheurs fondaient sur M. de Massiac : c'est le moment de la perte de Louisbourg, de la perte de Gorée, de la campagne malheureuse du comte d'Aché dans l'Inde, de la triple descente des Anglais sur nos côtes, à Cancale, à Cherbourg, à Saint-Cast. Après avoir été l'idole de la favorite et de la cour, Massiac devint un objet de colère et d'indignation. Au bout de cinq mois il était remercié (1er novembre). Il se réserva pour vengeance de remettre en personne son portefeuille au roi. Louis XV fut, paraît-il, plus décontenancé que lui-même; c'était la première fois qu'il voyait la figure d'un ministre disgracié.

Après le court et pitoyable essai du ministère d'un officier d'épée, on revint aux maîtres des requêtes : Berryer fut nommé secrétaire d'État de la Marine, au moment même où le duc de Choiseul recevait les Affaires étrangères (1er novembre 1758). Il y eut un mouvement de stupeur, en un temps cependant où l'opinion publique était devenue bien indifférente en matière de ministres comme en d'autres matières. Voulait-on de parti pris perdre la marine et les colonies en les confiant à ce moment critique, qui pouvait être et qui fut le moment suprême, à un administrateur qui n'avait d'autre titre que d'avoir été lieutenant de police et d'avoir montré dans ces fonctions un caractère brutal, grossier et, ce qui est pis, incapable? Son plus grand mérite était d'avoir un dévouement servile pour la favorite; connaissant le personnage, Mme de Pompadour l'avait fait entrer au conseil des dépêches, puis au conseil d'État, afin d'avoir un espion à ses gages. Pour se pousser à la Marine, Berryer avait inventé de flatter le

maréchal de Belle-Isle, alors ministre de la Guerre; celui-ci s'imagina qu'il pourrait trouver en lui le collaborateur qu'il cherchait pour l'exécution du grand projet de débarquement en Angleterre qui occupait alors tous les hommes du métier. La double protection de la favorite et du maréchal valut ainsi à l'ancien lieutenant de police d'être placé à la tête de l'administration sur laquelle reposaient à ce moment la fortune et la grandeur de la patrie.

Le duc de Belle-Isle revint promptement de son illusion. Si Berryer avait beaucoup d'ignorance, il avait encore plus de présomption et d'entêtement; une fois en place, il entendit, comme souvent les incapables et les vaniteux, faire tout par lui-même et de lui-même. Il avait été question de lui adjoindre pour collaborateurs le chevalier de Mirabeau et le baron de Narbonne. Le chevalier rapporte que le ministre leur avait dit en parlant de ses fonctions nouvelles : « Je n'y vois qu'un étang, mais avec votre secours j'espère relever la marine. » On devait leur donner un traitement de vingt-cinq mille livres; mais, au bout de deux mois, le ministre fit comprendre qu'il ne voulait personne avec lui. Cette fois encore le chevalier ne fit que côtoyer le ministère; il a dû entrer un peu de ressentiment dans la manière dont il a représenté Berryer : « vilain sac à charbon », ennemi « par nature de tout ce qui est honnête », « son âme est aussi noire que sa peau [1]. »

Les procédés d'administration de Berryer, qu'il avait empruntés à sa lieutenance de police, étaient de ne voir les choses que par les petits côtés et d'accorder une foi sans limites aux rapports d'agents subalternes, de telle manière que la délation et l'espionnage devinrent ses moyens ordinaires. Certes il y avait des abus à punir dans l'admi-

1. LOMÉNIE, *Les Mirabeau*, t. I, ch. XII.

nistration de la marine, en particulier dans les bureaux du ministère; mais le ministre le fit avec une réelle brutalité, en ne s'occupant jamais que de questions accessoires. Aussi l'on put dire qu'il ne voyait autour de lui que des voleurs à punir, et qu'il oubliait qu'il avait aussi à faire la guerre aux Anglais. Or c'étaient les années des malheurs irréparables : défaite de Lagos, désastre de M. de Conflans, nouvelle descente des Anglais, perte du Canada, perte des Antilles, perte de Pondichéry. Le ministre ne s'inquiétait pas pour si peu. Si les colonies et la marine étaient ruinées, tant pis pour elles. On connaît sa réponse à Bougainville, venant lui demander du secours au nom de Montcalm : « Monsieur, quand le feu est à la maison, on ne s'occupe pas des écuries. » Mais il y a aussi la réponse que l'on prête à Bougainville : « On ne dira pas, Monsieur, que vous parlez comme un cheval. »

On pourrait l'appliquer, par antiphrase, à bien des actes de ce ministre néfaste. En 1761, quand il fut à bout de ressources, il se résigna très aisément à cette idée que la France ne pouvait plus disputer à l'Angleterre l'empire de la mer. Au moment où « il ne pouvait plus être armé aucun navire pour le compte du roi, » ordre fut donné de vendre au commerce tous les agrès et apparaux des magasins; il se trouva que les magasins de Brest furent bientôt aussi vides que son port. Rien de plus naturel, puisque la France désormais n'avait nul besoin d'une marine.

Il n'y avait qu'un cri dans le corps des officiers contre un ministre justement détesté; seule, sa servilité à l'égard de la favorite le maintenait aux affaires. Cependant un acte d'insubordination manifeste et d'insolence des officiers consolida pour quelque temps sa situation très ébranlée. A la suite du désastre de Quiberon, plusieurs vaisseaux de l'escadre de M. de Conflans étaient allés s'enfermer dans l'embouchure de la Vilaine; le ministre

donne aux officiers l'ordre formel de reprendre la mer. Ils répondent par une lettre où le mépris perçait à chaque ligne. Le corps de la marine prend parti pour les coupables. Mais les secrétaires d'État sentent que sacrifier Berryer à un pareil moment, c'est s'offrir eux-mêmes aux coups de tous les mutins. Aussi le ministre, soutenu par ses collègues, casse les auteurs de la lettre, sans les déférer à un conseil de guerre, et envoie le principal coupable au château de Saumur. Cet acte de vigueur prolongea de quelques mois sa carrière de ministre.

Il faut reconnaître à Berryer le mérite d'une économie sévère. Il y avait beaucoup de laisser aller dans la comptabilité maritime, pour les journées d'ouvriers dans les ports, les frais de voyage, l'entretien du matériel et d'autres dépenses très difficiles à estimer avec une précision absolue. A force de menacer, de tonner, ce ministre terrible, qui vérifiait tous les comptes avec des yeux d'inquisiteur et de policier, parvint à réduire à plus de la moitié, et même à moins, tel chapitre des dépenses de son administration. Là encore son art d'éplucher les comptes et son besoin de gronder à tort et à travers s'attaquaient à des détails infimes. N'ordonna-t-il pas de supprimer les chats entretenus dans les magasins de Toulon pour la destruction des rats, parce que la nourriture des chats figurait aux dépenses du port pour douze sous par jour ? Passe encore pour le budget des chats ; mais celui des vieux employés du port demandait à être traité avec des moyens moins draconiens. A l'intendant de Toulon qui appuyait une demande de pension pour un de ses subordonnés, il répondait sans ambages : « Je demande quelle raison il y a, parce qu'un homme a joui pendant trente ans d'un état fort doux et d'un bon traitement, pour qu'on ne puisse pas s'en défaire sans obligations envers lui, quand cela convient à de meilleurs arrangements. »

Cependant la marquise de Pompadour sentit qu'elle ne pouvait pas soutenir plus longtemps son ministre contre la réprobation unanime; alors elle imagina de le changer de département et elle en fit un garde des sceaux (13 octobre 1761). Berryer avait fini par avoir le sentiment de son impuissance radicale et — il faut le dire à sa louange — de la nécessité de restaurer enfin la marine. Le 20 août 1761, il écrivait ce billet à Choiseul, en lui adressant un plan d'utilisation de nos forces maritimes : «... J'ai absolument besoin que vous m'aidiez; il n'y a qu'avec du temps et des moyens très abondants et disposés avec beaucoup d'ordre et d'économie que l'on pourra parvenir à rétablir cette malheureuse machine, qu'il semble que tout a conspiré d'anéantir, et dont personne ne sent mieux que vous la nécessité, surtout dans les circonstances où nous nous trouvons [1].... » C'était abdiquer à l'avance entre les mains de l'homme nécessaire. Le 15 octobre, le duc de Choiseul recevait le portefeuille de Berryer; la marine avait enfin un ministre.

On ne jugera pas que ce court aperçu de l'histoire des ministres de la Marine de 1749 à 1761 soit en dehors de l'histoire de notre Marine militaire. Raconter nos malheurs de la guerre de Sept ans sans commencer par cette préface, ce serait décrire le mal sans en exposer la cause essentielle. Où pouvaient être l'unité de vues et la continuité des efforts avec ces secrétaires d'État venus de n'importe où et qui ne firent que traverser le ministère? Tous ne furent pas incapables ou néfastes, comme Massiac ou Berryer; mais les meilleurs, comme Machault et Rouillé, eurent à peine le temps d'ébaucher quelques projets. Une administration digne de ce nom est celle qui sait prévoir,

1. A. M., B[4] 100, fol. 30.

organiser, diriger; alors elle est comme l'âme qui anime le corps. Pendant les années où une main intelligente et énergique aurait dû tracer à la marine son programme et lui donner tous les moyens d'action, la marine n'eut presque jamais ni moyens d'action ni programme. Aussi, rien de plus stérile et de plus décousu que son histoire au cours de cette triste guerre. Tout ce qu'elle put faire, ce fut de mourir et de sauver l'honneur.

CHAPITRE XV

PRÉLIMINAIRES DE LA GUERRE MARITIME DE SEPT ANS

Conflits coloniaux de la France et de l'Angleterre. — Les escadres de Macnemara et de Du Bois de La Motte. — L'*Alcide* et le *Lys*; attentat de Boscawen. — L'*Opiniâtre* et l'*Espérance*. — La France et l'Angleterre vers 1755. — Projets de guerre maritime contre l'Angleterre.

Si une guerre fut jamais facile à prévoir, ce fut celle qui éclata en 1755 entre la France et l'Angleterre; de combien d'incidents belliqueux ne fut-elle pas précédée! Malgré le désaveu du gouvernement, Dupleix avait repris son œuvre dans l'Inde, et il allait se heurter de nouveau aux Anglais, ses voisins et ses ennemis. En Amérique, soit aux Antilles, soit dans l'Acadie, soit dans la vallée de l'Ohio, plusieurs territoires étaient restés en contestation dans l'état de l'*uti possidetis*; des commissaires des deux nations devaient trancher le débat après enquête sur les lieux. En 1750, nos commissaires La Galissonnière et Silhouette avaient établi, dans un excellent mémoire, très documenté et bien déduit, nos droits historiques sur l'Acadie et sur Sainte-Lucie. Les Anglais, sûrs de l'impunité ou plutôt de l'approbation, employaient d'autres armes que les documents de chancellerie. Un capitaine de leur nation détruisait de son autorité les inscriptions que Du Bois de La Motte, gouverneur des îles sous le Vent, avait fait placer pour affirmer les

droits du roi Très Chrétien, et les balles de quelques miliciens de Virginie mettaient à mort Jumonville et ses compagnons. La presse anglaise ne gardait aucune mesure dès qu'il s'agissait de la France; Londres était inondé de pamphlets où tout ce qui avait trait à nos prétentions dans l'Amérique du Nord était présenté avec les insinuations les plus mensongères et les plus blessantes. Le propos odieux d'un homme d'État anglais : « Si nous voulions être justes envers les Français, nous n'aurions pas pour trente ans d'existence, » ne paraît pas invraisemblable, quand on pense à la violence des passions antifrançaises qui régnaient alors de l'autre côté de la Manche.

Chez nos compatriotes, en particulier chez les officiers de marine, la haine de l'Anglais était par excellence la manifestation du patriotisme. Un mot courait chez les officiers de l'escadre de Brest, auquel d'ailleurs les événements fournissaient plus d'un commentaire : « Foi britannique, foi punique. » Un Français allait raconter les événements maritimes du début de la guerre sous ce titre, auquel il se conforma avec rigueur au cours de ses huit chapitres : *Parallèle de la conduite des Carthaginois à l'égard des Romains pendant la seconde guerre punique avec la conduite de l'Angleterre à l'égard de la France dans la guerre... jusqu'au mois de décembre 1756* [1].

Machault était alors secrétaire d'État de la Marine ; il suivait avec une patriotique vigilance tous les événements de l'agitation coloniale. Quand il sut que le commodore Keppel venait de transporter dans la Nouvelle-Angleterre (janvier 1755) l'armée avec laquelle Braddock allait envahir la Nouvelle-France, il se décida à faire passer des secours au Canada.

Une escadre de six vaisseaux, — le *Formidable*, vaisseau

1. Ouvrage anonyme de l'abbé Seran de la Tour, 1757, in-12.

amiral, le *Héros*, le *Palmier*, l'*Éveillé*, l'*Inflexible*, l'*Aigle*, — et de trois frégates, — l'*Améthyste*, la *Sirène*, l'*Héroïne*, — fut armée en guerre à Brest. Dès le 3 janvier, le lieutenant général Macnemara avait été désigné pour en prendre le commandement. A cette escadre devaient s'en joindre deux autres : l'une de sept bâtiments, sous les ordres de Du Bois de La Motte, chef d'escadre, chargée de transporter au Canada douze bataillons avec le baron de Dieskau; l'autre, de onze bâtiments, sous les ordres de Beaussier de L'Isle, capitaine de port. L'ensemble de ces forces navales comprenait vingt-sept voiles. Mais autant par mesure politique que par mesure d'économie, le gouvernement de Louis XV, qui semblait avoir toujours peur de donner de l'ombrage à ses ennemis et de paraître rompre avec eux, s'était borné à ne munir de tous leurs canons que trois vaisseaux de l'escadre de Du Bois de La Motte; les autres étaient armés en flûte, avec vingt-deux canons seulement.

La mission de Macnemara était d'escorter dans le golfe de Gascogne les dix-huit bâtiments du convoi du Canada. Ses instructions, du 10 avril 1755, n'étaient pas de nature à exciter son ardeur belliqueuse. « Vous devez éviter, s'il est possible, la rencontre des escadres anglaises. Supposé que vous les rencontriez, vous vous tiendrez sur vos gardes relativement aux manœuvres qu'elles feront, et si elles vous donnent lieu de supposer qu'elles en veulent venir à une attaque, je trouverai bon que vous cherchiez à l'éviter autant qu'il sera possible, sans compromettre l'honneur de mon pavillon [1]. » Ce ton de prudence excessive et singulière n'était pas celui d'un gouvernement qui voulait la guerre à tout prix.

1. Rich. Waddington, *Louis XV et le renversement des alliances*, 1896, p. 106.

Pour Macnemara, il paraissait peu disposé à ouvrir les hostilités; on disait qu'il ne dissimulait pas ses inquiétudes, qu'il avait fait son testament, débarqué son argenterie. Ce qui est certain, c'est qu'il ne fit qu'une courte apparition sur mer. Parti de la pointe Saint-Mathieu le 3 mai 1755, il était rentré à Brest dès le 20 du même mois. Il demanda alors à être relevé de son commandement, à cause de son triste état de santé. Le comte Du Guay, nommé à sa place, reprit la mer avec son escadre de neuf bâtiments pour croiser sur les côtes de France.

Resté à la tête de dix-huit voiles après le départ de Macnemara, Du Bois de La Motte, qui montait l'*Entreprenant*, avait continué la traversée de l'Atlantique. Une escadre anglaise, commandée par Boscawen, épiait tous ses mouvements; elle était décidée à frapper un coup digne d'un gouvernement de pirates [1]; le succès et notre pusillanimité le justifièrent complètement.

Le 8 juin 1755, à vingt-cinq lieues dans le nord-est du cap Race (Terre-Neuve), Boscawen intime l'ordre de saluer le pavillon anglais à trois de nos vaisseaux, séparés de l'escadre, l'*Alcide*, capitaine Hocquart de Blincourt, le *Lys*, capitaine Lorgeril l'aîné [2], le *Dauphin Royal*, capitaine M. de Montalais [3]. Sur leur refus, le combat s'engage et dure plusieurs heures; le *Dauphin Royal*, bon marcheur, peut s'échapper et atteindre Louisbourg; moins heureux, tout en ayant aussi bien fait leur devoir, l'*Alcide* et le *Lys* durent amener leur pavillon. Un pas-

1. « ... La manière plus que pirate avec laquelle les Anglais commencèrent la guerre en 1755.... » Vergennes à M. de Guines, 29 juillet 1775. Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, t. I, p. 96.

2. Voir l'Appendice VII.

3. Le chevalier de Suffren servait comme enseigne à bord du *Dauphin Royal*; c'était sa dixième campagne.

sage du rapport du chevalier de Lorgeril [1] expose dans quelles conditions déloyales cette triste affaire fut engagée.

« Je ne puis me refuser à dire un mot du parlementage qu'il y eut entre l'*Alcide* et le *Dunkirk* (de soixante canons, capitaine Howe), immédiatement avant d'en venir aux prises.

« M. Hocquart lui fit crier de sa galerie par trois fois : « Sommes-nous en paix ou en guerre ? » Il répondit par trois fois : « Nous n'entendons pas. » M. Hocquart prit lui-même le porte-voix et lui répéta deux fois la même question : « Sommes-nous en paix ou en guerre ? » M. Hault (Howe) lui répondit bien distinctement : « La paix ! La « paix ! » Sur cela, les deux capitaines se firent mutuellement quelques autres questions indifférentes, et ils n'eurent l'un et l'autre que le temps de passer sur leurs gaillards qu'on entendit de l'*Alcide* très distinctement sortir de la bouche du capitaine Hault : « *Fire!* » (Feu !) Il fut sur-le-champ obéi. »

Boscawen, dans son rapport, n'a point songé à dissimuler son rôle d'agresseur; il a écrit cette phrase, qui donne bien à l'affaire du 8 juin son caractère de guet-apens : « A midi environ, le capitaine Howe, dans le *Dunkirk*, fut en travers du dernier (l'*Alcide*); voyant que le vaisseau français ne diminuait pas ses voiles, je fis le signal de combat, qui fut de suite obéi par le capitaine Howe. »

Le combat s'était engagé presque bord à bord. Howe avait attendu, au milieu de ces « parlementages » avec Hocquart, de se trouver à une portée de pistolet, et il avait lâché tout à coup la bordée de ses deux batteries. Cette première volée désempara l'*Alcide*, lui cassant son gouvernail et une partie de sa mâture [2]. Hocquart avait ri-

1. A. M., B[4] 68, fol. 267.

2. Tués à bord de l'*Alcide* : Laubépin, enseigne; Hocquart, enseigne, fils de l'intendant de Brest et neveu du capitaine de vais-

posté de tous ses canons; mais il avait eu cinq vaisseaux accrochés à ses flancs. De son côté, le *Lys*, avant de se rendre, avait soutenu une lutte inégale contre trois vaisseaux ennemis; il ne portait en tout que vingt-deux canons.

A la nouvelle de la capture de l'*Alcide* et du *Lys* dans ces circonstances odieuses, le ministre Newcastle exprima son désappointement que l'affaire n'eût pas mieux réussi [1] : « Ce pauvre Boscawen n'a pas eu de chance; il n'a pris que deux vaisseaux; d'autres se sont échappés à la faveur du brouillard. Nous ne savons pas où est allé le reste de l'escadre. Probablement le gros des troupes et l'amiral ont remonté le Saint-Laurent. Malheureusement, ce genre d'accident ne peut être évité. »

Du Bois de La Motte, qui n'avait pas eu alors connaissance de ce combat, avait débarqué son convoi à Québec, tandis que son collègue Périer de Salvert, commandant du *Bizarre,* s'arrêtait à Louisbourg. Jugeant sans doute que le plus sage était de différer la vengeance, puisque l'infériorité de son armement ne lui permettait pas de punir l'attentat, il reprit la route de la France; il était de retour à Brest le 21 septembre, sans avoir tiré un coup de canon.

Pourquoi les Anglais auraient-ils montré quelque pudeur à l'égard d'ennemis qui ne pouvaient ou qui ne voulaient rien faire? L'*Opiniâtre*, commandé par M. de Moëlien, regagnait la France avec les autres bâtiments. Chassé par un vaisseau anglais, il fut attaqué, en vue de Penmarc'h, par un senau de douze canons et une frégate

seau; Robinault, brigadier des gardes-marine; M. de Rostaing, colonel commandant les troupes en second, passager; et environ quatre-vingts hommes de l'équipage, la plupart de la première volée du *Dunkirk*.

1. R. Waddington, *Ibid.*, p. 110.

de trente-six (20 septembre). Il n'avait que ses vingt-deux pièces pour se défendre, car il était armé en flûte; il parvint cependant à se débarrasser de ses agresseurs. Il avait tiré cinq cent vingt-trois coups de canon.

Un mois et demi environ plus tard, le 11 novembre, au large du golfe de Gascogne, un vaisseau anglais, l'*Orford*, de soixante-dix canons et de cinq cent vingt hommes, qui faisait partie de l'escadre de l'amiral West, se jetait sur un vaisseau en retard de l'escadre de Du Bois de La Motte, l'*Espérance*, percé pour soixante-quatorze canons, mais n'en portant que vingt-deux. L'*Espérance*, suivant les termes d'un rapport officiel, était « plus propre, par ses défauts et sa vétusté, à faire un bâtiment de transport qu'un vaisseau de défense [1]. » Cependant son commandant, le vicomte de Bouville, résista près de cinq heures; il avait obligé deux fois l'*Orford* à s'éloigner; mais celui-ci était revenu à la charge avec une fureur nouvelle, soutenu dans ce dernier assaut par le *Buckingham* de West. Bouville dut se rendre [2] : l'*Espérance* n'était plus qu'une épave, que l'ennemi dut brûler en pleine mer. L'*Orford* se hâta de ramener ses prisonniers à Plymouth, car il faisait eau de toutes parts. Bouville refusa sa liberté; il disait avoir été la proie des pirates et il offrit avec hauteur sa rançon. Le vaillant commandant, qui devait être plus tard chef d'escadre, resta deux ans dans les prisons anglaises.

Cependant l'amirauté anglaise commettait ou laissait commettre un nouvel acte de brigandage maritime : comme à un signal donné et sans déclaration de guerre, trois cents navires de commerce français furent enlevés sur toutes les mers d'un gigantesque coup de filet (novem-

1. A. M., B[4] 68, fol. 293.

2. Ses lieutenants de vaisseau étaient Rosmadec de Saint-Allouarn, Plessis Boterel, Heussaf d'Ouessant.

bre 1755)[1]. C'était une perte d'une trentaine de millions; en y comprenant les équipages de l'*Alcide*, du *Lys* et de l'*Espérance*, c'était une perte d'environ six mille officiers et matelots, et quinze cents soldats.

Louis XV fait informer nos colonies d'Amérique de la capture de l'*Alcide* et du *Lys*[2]; il rappelle son ambassadeur en Angleterre; il adresse un manifeste au roi d'Espagne, dans l'espoir de l'amener à unir ses flottes à celles de la France; il donne l'ordre au comte Du Guay, qui avait remplacé Macnemara, de combattre les vaisseaux de guerre anglais.

Tout ce que Du Guay put faire, ce fut de s'emparer, auprès de Brest, d'une frégate anglaise, le *Blankford*. Mais avec son esprit d'inconséquence, le gouvernement français jugea que pour une capture unique il pouvait se montrer bon prince : il fit reconduire en Angleterre la frégate saisie. Puis, comme une escadre anglaise de huit vaisseaux croisait alors dans la Méditerranée, ordre fut donné au port de Toulon, si elle y touchait, de lui fournir les approvisionnements dont elle aurait besoin! *Quos vult perdere, Jupiter dementat....* C'était encore, sous une autre forme, le mot de Fontenoy : « Tirez, Messieurs les

1. *La Vie privée de Louis XV*, t. III, appendice II, p. 302-318, donne la liste détaillée des trois cents « vaisseaux français pris par les Anglais avant la déclaration de guerre. »

2. Le chevalier de Monteil, enseigne de vaisseau et sous-aide major à Brest, fut chargé de cette mission avec la corvette l'*Anémone*. Ce passage d'une de ses lettres (Fort-Royal de la Martinique, 22 octobre 1755) est un triste témoignage de l'ignorance de certains officiers :

« ... Vous pouvez juger de l'embarras que ce premier accident [survenu au grand mât] me causait, en y joignant l'inquiétude que je devais naturellement avoir pour l'atterrage aux côtes de la Guyane, où aucun de nous n'avait jamais été et sur lesquelles je n'avais que très peu de notions. Il m'a fallu chercher Cayenne à peu près comme les premiers qui découvrirent des terres.... » A. M., B[4] 68, fol. 372.

Anglais !... Nous ne tirons jamais les premiers. » La guerre ne devait être officiellement déclarée entre Paris et Londres qu'en mai 1756, au cours de l'expédition de Minorque.

La disproportion des forces entre la France et l'Angleterre était moins grande à ce moment que nos revers postérieurs pourraient le faire supposer. En ne comptant que sur les navires armés et immédiatement disponibles, Machault pouvait mettre en ligne quarante-cinq vaisseaux et une trentaine de frégates. L'Angleterre avait quatre-vingt-neuf vaisseaux et soixante-dix frégates ; mais il faut réduire ces chiffres à soixante et à cinquante environ, pour ne compter que les navires en état de prendre la mer au moment même. Nos équipages, recrutés par le système des classes, dont les vexations seules continuaient de subsister alors que les avantages avaient à peu près disparu, étaient trop souvent incomplets et de qualité médiocre ; mais les équipages anglais, recrutés par le procédé barbare de la presse, le cédaient sûrement aux nôtres pour la valeur morale et souvent aussi pour les qualités professionnelles. Pour notre corps d'officiers, on a le droit de dire, sans faux orgueil national, qu'il ne le cédait en rien, ni pour la valeur, ni pour la science manœuvrière, au corps des officiers britanniques ; on peut même avancer que les mérites de premier ordre de plusieurs de nos chefs compensaient l'infériorité, plus apparente d'ailleurs que réelle, de nos effectifs.

Seulement l'Angleterre avait deux avantages, dont l'un nous fit défaut de plus en plus, et dont l'autre nous manqua à peu près toujours.

Elle eut de l'argent en abondance. Mettant tous les millions dont elle disposait dans la construction et l'armement de ses navires, elle put entretenir à la fois, pendant cinq à six ans, des flottes de vingt à trente voiles sur la

Manche, sur le golfe de Gascogne, sur la Méditerranée, sur la mer des Indes, sur la mer des Antilles, dans le golfe du Saint-Laurent. Elle eut, ce qui vaut mieux que toutes les flottes, l'unité de direction, la persévérance dans les efforts, la volonté absolue de réussir là où était l'enjeu de la guerre, sur mer et aux colonies. Au début même de la guerre, en 1756, quelques semaines après la victoire de La Galissonnière, William Pitt, le futur lord Chatham, devenait secrétaire d'État, et, en fait, ministre dirigeant. On eût dit que, nouvel Annibal, il avait prêté dès l'enfance un serment de mort contre la puissance ennemie de la grandeur maritime de sa patrie; lui aussi n'eut au cœur qu'une passion, mais atroce, la haine de la France. Satisfaire cette haine à tout prix, sans se laisser détourner par aucune autre question, ne voir dans son horizon politique que les côtes de France, du Canada, de l'Hindoustan et la mer qui les unit, voilà ce qui fit la grandeur de cet homme d'État et ce qui donna la victoire à son pays.

La France n'avait pas un William Pitt à sa tête; mais que d'officiers obscurs et d'hommes politiques inconnus dont les bonnes volontés ne demandaient qu'à être employées dans la guerre contre l'Angleterre! Sus à l'Anglais! Il semble qu'on entende ce cri de guerre sortir des mémoires et projets de toute nature que l'administration de la Marine a conservés dans ses archives, aux environs des années 1750-1755.

Voici un passage d'un mémoire anonyme dont le titre même est intéressant : *Moyens proposés pour agir le plus offensivement possible contre les Anglais et pour ranimer en France le goût pour la marine.* « Si la guerre s'allume, il serait bien à désirer que l'on tentât quelque entreprise hardie contre les Anglais et pareille à peu près à celle que les Hollandais exécutèrent lorsqu'ils allèrent brûler les vais-

seaux de guerre des Anglais dans la Tamise. De pareilles entreprises ne réussissent pas toujours ; mais, quand elles sont couronnées de succès, elles réveillent merveilleusement l'audace d'une nation ; et si elles échouent, elles font au moins voir à l'ennemi de quoi l'on est capable, et en indiquant quel chemin il aurait fallu prendre pour réussir mieux, elles déterminent d'autres à tenter la même aventure [1].... »

Descendre en Angleterre, c'était là, en effet, toute la guerre. Le vers de *Mithridate* résumait encore, comme en 1744, tous nos projets militaires :

On ne vaincra jamais les Romains que dans Rome.

Pour cela, il fallait se servir de tous nos moyens, « non à demi, mais dans toute leur étendue ». L'opération d'une descente est difficile ; elle n'est pas impossible si l'on veut s'y appliquer sérieusement. Et quel résultat ! « Du moment qu'il y aurait une compagnie de grenadiers français qui aurait mis le pied en Angleterre, ils [les Anglais] sentent que tout serait à Londres dans la confusion et la consternation. » C'est Silhouette, le futur ministre, qui s'exprimait ainsi, dans un mémoire du mois de novembre 1755, qu'il avait remis à Machault [2]. Il ne touchait d'ailleurs qu'en passant aux questions proprement techniques ; le but principal de l'auteur était avant tout d'établir l'utilité, la nécessité, la possibilité d'une descente et de réfuter ceux « qui de prime abord frondent cet expédient, sans examen et sans discussion ». Il se bornait à indiquer un projet de concentration de soixante mille hommes sur les côtes de France, de Brest à Dunkerque.

1. A. M., B⁴ 300, fol. 57.
2. A. M., B⁴ 82, fol. 4-10. « Ce projet est excellent. Il est de M. de Silhouette. Il l'avait donné en 1756 à M. de Machault et à M. de Séchelles. »

Idées d'un Français sur la nécessité, les moyens et les suites d'une descente dans la Grande-Bretagne : ce mémoire non signé est daté de Dresde, 1er mars 1756. Le lieu d'origine donne lieu de supposer que l'auteur pouvait être un réfugié qui n'avait pas perdu l'amour de sa patrie, ou du moins un Français établi à l'étranger. Comme beaucoup de documents de même nature, celui-ci se trouve conservé, aux Archives nationales [1], dans la série des projets qui furent recopiés soit pour le Comité de Salut public, soit pour le Premier Consul, lors de la préparation de l'expédition d'Irlande et du camp de Boulogne. Le Français de Dresde parle d'une descente de cinquante mille hommes à opérer du côté de Douvres. Comme il avoue ne pas connaître le pays et n'avoir fait son projet que d'après une carte, son mémoire rentre, comme le dit une note, « dans la classe des ouvrages spéculatifs ». Une idée de cet auteur devait être essayée en 1803 : celle des « galiotes-écuries » pouvant transporter chacune vingt-cinq chevaux avec leurs cavaliers et tout le matériel de harnachement.

M. Vivant de Maissagues, qui doit être un officier de

1. A. N., AF IV 1597. — Ce document a déjà été signalé, comme plusieurs autres sur le même sujet, par l'Anglais WILLIAM P. EGERTON, auteur de quatre articles publiés en 1867 dans la *Revue contemporaine*, sous ce titre : *Projets d'invasion française en Angleterre, d'après des documents originaux et inédits*. Egerton garde un silence prudent sur la « collection particulière, riche en mémoires originaux sur l'histoire des deux nations pendant le dernier siècle, » où il a pu consulter ces documents, et sur le nom du « propriétaire que de hautes convenances m'interdisent de nommer. » La collection en question avait été formée avec le produit des déprédations dont les Archives de la Marine furent trop longtemps victimes il y a environ un demi-siècle. Il faut ajouter que tous les documents analysés par Egerton figurent encore aux Archives, soit en original, soit en copie, sans parler de beaucoup d'autres de même nature qui n'avaient pas été soustraits et qu'il n'a pu connaître par conséquent, puisqu'il ne s'était servi que de la collection de l'amateur (?) anglais.

marine, est l'auteur d'un projet écrit en 1756 [1], qui a peut-être inspiré les projets arrêtés officiellement en 1758 et en 1759, mais non exécutés. D'après l'auteur de ce mémoire, la restauration des Stuarts a toujours de grandes chances de succès, à condition d'être vigoureusement soutenue par une armée de soixante-dix mille hommes : il la répartit en cinq divisions, à Dunkerque, Calais, Dieppe, Cherbourg, Brest, et il la transporte sur les côtes ennemies en partie avec des bateaux pêcheurs. La division de Brest, la plus nombreuse — dix-huit mille hommes — et répartie en deux corps, débarquera sur les deux rives du canal de Bristol, à des points qui sont indiqués, et occupera Bristol. La division de Cherbourg descendra sur les deux côtés de la péninsule de Portland, notamment à Bridport. « Les pêcheurs de Cherbourg connaissent cette côte aussi bien que celle qu'ils habitent. C'est une des plus belles plages du monde pour faire un débarquement. On y peut partout échouer sur le sable. » La division de Dieppe débarquera auprès de Chichester et du cap Béveziers et poussera une pointe sur Portsmouth. Les divisions de Dunkerque et de Calais descendront vers Rye, pour aller de là occuper Cantorbéry et détruire les arsenaux de Chatham. L'auteur parle encore de coups de main à tenter en Écosse sur Aberdeen et sur Glasgow.

Le mémoire, ou plutôt l'analyse qui s'en est conservée, entre dans de nombreux détails topographiques et suit de près les opérations de chaque corps d'armée; cependant il saute aux yeux que ce projet est trop vaste, qu'il éparpille beaucoup trop nos forces en répartissant l'attaque sur quatre points principaux trop distants les uns des autres [2], et qu'il ne tient à peu près aucun compte

1. A. M., B⁴ 74, fol. 2-10.

2. Un projet, joint à la lettre de M. Édouard Bouvier, du 14 avril 1756, étudie avec assez de détails le débarquement à Mounts Bay,

de la question du passage de la Manche ; or si ce n'est pas là le problème tout entier, c'est du moins la partie la plus importante et la plus épineuse du problème.

L'imagination des inventeurs, qui n'est jamais en défaut, s'était attaquée à la question même de la traversée. Celui-ci, un gentilhomme piémontais, le chevalier de Quart, avait inventé une machine merveilleuse [1] ; depuis six mois qu'il la faisait manœuvrer, elle n'avait jamais eu un à-coup. Il s'engageait à faire passer cent mille hommes en moins de deux fois vingt-quatre heures ; car, « à mesure que ces vaisseaux ennemis approcheront de ma machine de la portée du canon, seraient-ils cent à la fois, ils seront tous ou pris ou coulés à fond.... » En quoi consistait cette invention infernale ? On ne saurait le dire. Il ne paraît pas, en effet, que Machault ait avancé à l'ingénieur piémontais l'argent qu'il demandait pour construire un modèle en grand.

Un autre avait inventé un canot de liège, avec lequel il se faisait fort d'aller incendier les vaisseaux de guerre anglais à Portsmouth et à Plymouth ; il avait expérimenté sa machine sur la Seine, auprès de Sèvres ; on aurait dit « saint Pierre marchant sur les eaux ». En marge de cette lettre, il y a une note où l'on peut reconnaître l'écriture de Berryer : « Si cela pouvait s'exécuter, cela serait très bon [2]. »

On aurait pu mettre la même apostille sur la lettre d'un maître charpentier du port de Toulon ; il proposait un pont se pliant en trois parties pour débarquer n'importe où, même sur les rochers les plus escarpés [3].

dans la région du cap Lizard, d'une armée de cinquante-cinq mille hommes partie de Brest. A. M., B4 68, fol. 80-83.

1. A. M., B4 300, fol. 94. 18 octobre 1756.
2. A. M., B4 300, fol. 159. 1759.
3. A. M., B4 300, fol. 272. 1762.

Revenons à des projets plus sérieux. Celui-ci est de 1755 ou très peu postérieur à cette date : *Mémoire sur ce que peut aujourd'hui la France contre l'Angleterre et sur le plan de conduite que semblent tracer à la France les circonstances présentes pour repousser et punir les outrages et les violences qu'elle a reçus de la part de l'Angleterre* [1].

Ce mémoire, très long et très méthodique, semble plutôt l'œuvre d'un homme politique que d'un soldat; il y est question cependant d'opérations militaires, et à cet égard même, il renferme plusieurs idées intéressantes. L'auteur insiste surtout sur la détresse financière de l'Angleterre, — qui est pour lui l'explication des brigandages de 1755, — sur la désunion de ses habitants, où il voit un gage de sa prochaine dissolution. A côté des Jacobites, il compte sur les « nationaux ou bons patriotes qui... sentent que l'État court à sa ruine et qu'il ne peut trouver son salut qu'en changeant la forme du gouvernement et conséquemment qu'en secouant le joug de la maison de Hanovre.... » En revanche, l'état présent de la France lui fait concevoir les espérances les plus optimistes, à condition de rétablir la marine comme avant la bataille de la Hougue. Il faut donc reprendre avec Charles-Édouard l'exécution de la grande idée dont Louis XIV s'est occupé depuis 1688 jusqu'à sa mort : ce sera du même coup réduire l'Angleterre à l'impuissance et faire « sauter sa banque ». La France, « dispensée de faire la guerre par terre, ainsi que toutes les apparences semblent le promettre », va pouvoir consacrer toute son attention et toutes ses ressources au rétablissement de sa marine. Pour 1757, elle peut avoir plus de quatre-vingts vaisseaux de haut bord, sans compter les frégates. Il ne faut pas faire grand fond sur la jonction des vaisseaux de la Médi-

1. A. M., B[4] 299; trente-trois feuillets non numérotés.

terranée et de l'Océan, l'opération étant toujours très longue et très aléatoire. La descente devra être faite avec la flotte de l'Océan; on pourra faire armer une escadre espagnole au Ferrol pour détourner l'attention des Anglais. Tous les préparatifs doivent être enveloppés du plus profond mystère. Très préoccupé de son idée de faire sauter la banque d'Angleterre, l'auteur propose de faire une campagne contre les fonds publics anglais, à Amsterdam, à Genève et à Berne. Ses relations personnelles avec les agents jacobites le mettent à même d'être très bien renseigné. Mais il faut saisir au plus vite « une occasion si précieuse, parce que des siècles entiers peuvent ne pas suffire pour la reproduire.... » Une gloire plus grande que celle de Louis XIV attend Louis XV s'il exécute ce projet.

Le gouvernement et le ministre de la Marine ne regardaient pas à ce moment du côté de la Manche, toute leur attention se tournait du côté de la Méditerranée; mais ils allaient bientôt être libres de commencer l'exécution du grand projet. La marine et l'armée, rivalisant de gloire et de bonheur, venaient de frapper deux coups retentissants. Le 20 mai 1756, dans les eaux de Port-Mahon, La Galissonnière mettait en déroute la flotte de Byng; le 30 juin, Richelieu faisait capituler le fort Saint-Philippe. La France avait arraché aux Anglais l'île de Minorque.

CHAPITRE XVI

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR LA MÉDITERRANÉE. — 1° LA GALISSONNIÈRE

Projet sur Minorque. — Richelieu. — La Galissonnière. — Préparatifs de l'expédition. — Débarquement à Minorque. — Instructions de La Galissonnière. — Arrivée de Byng. — Bataille du 20 mai 1756. — Conséquences de la victoire de La Galissonnière. — Les Français à Minorque jusqu'à la fin de la guerre.

Frédéric II parlait, non sans ironie peut-être, de la léthargie stoïque avec laquelle le gouvernement de Louis XV supportait depuis de longs mois les insolences du gouvernement de George II. Enfin, le ministère se décida à sortir de sa torpeur, plus digne en vérité d'Épicure que du Portique, et il prépara pour la campagne de 1756 un vaste plan d'opérations.

On pouvait s'en tenir à des opérations purement maritimes ou plutôt coloniales, en transportant au Canada, où la guerre avait commencé, des forces capables de résister à celles que les Anglais concentraient dans la Nouvelle-Angleterre On pouvait songer à une campagne dans le Hanovre, la conquête de cet électorat, propriété personnelle du roi de la Grande-Bretagne, devant être un moyen d'obtenir la restitution de nos vaisseaux de guerre et de commerce ; mais ce projet pouvait être inefficace et, ce qui est pis, dangereux. Inefficace, car la nation anglaise ne

confondait pas ses intérêts vitaux avec les vues égoïstes des Hanovriens que le hasard avait mis à sa tête; aussi ne devait-elle jamais consentir à la combinaison politique qui mettrait dans l'un des plateaux de la balance l'empire des mers et des colonies et dans l'autre l'intégrité du petit électorat de Hanovre. Dangereux, car envoyer des soldats français aux bords du Weser, dans la situation où se trouvait l'Allemagne, sur ce terrain tout semé de chausse-trapes, où l'incendie silésien couvait toujours sous la cendre et pouvait, à la moindre étincelle, amener une conflagration générale, c'était s'engager dans le terrible engrenage de la politique continentale; c'était, en un mot, le vrai moyen d'oublier la mer une fois encore. On pouvait enfin combiner les opérations de terre et de mer, préparer une armée pour le Hanovre, envoyer des troupes au Canada, organiser un armement maritime sur les côtes de l'Océan et de la Méditerranée.

Ce fut à ce dernier projet que l'on s'arrêta. Le sort des projets trop vastes est qu'ils ne peuvent pas être exécutés dans toutes leurs parties; leur effet ordinaire est de disperser et de gaspiller les forces en engageant partout une action qu'il est impossible de soutenir partout. Du moins, le ministère eut la main heureuse en confiant les deux commandements les plus importants à des généraux actifs et entreprenants. Le 30 décembre 1755, le maréchal de Belle-Isle recevait le commandement général de toutes les côtes de la Manche et de l'Océan, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne; le lendemain, le maréchal de Richelieu était appelé à la même situation pour toutes les côtes de la Méditerranée, de Port-Vendres à Antibes.

On ne saurait dire à qui revient le mérite d'avoir donné l'idée de l'expédition de Minorque. Machault, alors secrétaire d'État de la Marine, qui s'occupa avec tant de zèle de nos intérêts maritimes, en fut-il l'inspirateur? On a parlé

aussi du maréchal de Richelieu, qui devait réaliser l'opération avec un succès complet, ou encore du vieux maréchal de Noailles, qui était membre du Conseil depuis 1743. En réalité, l'idée de chasser les Anglais de la mer où les hasards de la guerre de la Succession d'Espagne les avaient établis en deux positions maîtresses, aussi menaçantes pour la France que pour l'Espagne, cette idée était tellement naturelle qu'elle devait se présenter à quiconque, en France, se souvenait du traité d'Utrecht ou jetait les yeux sur une carte de la Méditerranée. Pour qu'on n'y eût pas songé plus tôt, il avait fallu toutes les aberrations de notre politique étrangère pendant vingt-cinq ans ou la manière décousue et inconsidérée dont les hostilités maritimes avaient été conduites dans la dernière guerre. Le gouvernement, si longtemps aveugle, se décidait à ouvrir les yeux; il voyait clair enfin. Déloger les Anglais de Minorque où ils étaient depuis 1708, c'était débarrasser nos côtes de Languedoc et de Provence du plus dangereux des voisinages, en attendant le jour, prochain sans doute, où l'on pourrait frapper l'ennemi au cœur et débarquer aux rives de la Tamise.

L'expédition qui se préparait à Toulon avait à sa tête deux officiers généraux, dont la vie, la carrière et le caractère n'avaient aucun point de contact; devenus frères d'armes, ils allaient être associés à la même gloire, chacun dans sa sphère.

L'un est trop connu, surtout par ses aventures galantes, ses intrigues de courtisan et ses dilapidations dans le Hanovre, pour qu'il y ait à en parler ici; du moins le vieillard qui se mariait pour la troisième fois à quatre-vingt-quatre ans et qui, à l'âge de quatre-vingt-douze ans où il mourut, passait encore pour le cavalier le plus aimable et le plus séduisant de son siècle, fut à plusieurs reprises, au cours de sa carrière accidentée, un soldat énergique

et heureux. Avant les campagnes de Minorque et du Hanovre, qui coup sur coup firent de lui un général aussi populaire et aussi glorieux que Maurice de Saxe, le duc de Richelieu avait déjà de brillants états de service ; Fontenoy et Gênes rappelaient deux belles pages de sa vie. En défendant victorieusement Gênes contre les Autrichiens il avait gagné le bâton de maréchal.

L'autre n'avait ni ses grâces extérieures ni sa célébrité; petit, bossu, ne payant pas d'apparence, il avait reçu un jour des sauvages du Canada ce singulier compliment : « Fait comme tu l'es, il faut que tu aies bien de l'esprit pour que notre père t'ait envoyé ici. » Mais le marin trop peu connu, dont le nom tout à coup fut sur toutes les lèvres, méritait pleinement la gloire qui le rendit célèbre quelques jours avant sa mort.

Roland-Michel Barin, marquis de La Galissonnière, était né à Rochefort en 1693; la Galissonnière est le nom d'une terre, voisine de Nantes, qui avait été érigée en marquisat en 1658 pour l'un de ses ancêtres, Jacques Barin, maître des requêtes de l'hôtel du roi. Son grand-père maternel, Michel Bégon, parent lui-même du marquis de Seignelay, avait été, comme intendant du Havre, des îles d'Amérique, des galères, de Rochefort et de la Rochelle, un des administrateurs les plus distingués de la marine et des colonies sous le règne de Louis XIV. L'un de ses oncles fut intendant du Canada. Un autre oncle et un cousin moururent sur les vaisseaux du roi. Son père, mort en 1737, avait été commandant de la marine à Rochefort et lieutenant général des armées navales, après avoir combattu à Béveziers, à la Hougue, à Vigo. Le futur vainqueur de Minorque appartenait à une famille où l'on connaissait et où l'on aimait la marine.

Sa carrière avait été régulière et lente. Garde de la marine en 1710 à dix-sept ans, enseigne en 1712, lieutenant

de vaisseau en 1726, il avait quarante-cinq ans quand il fut promu capitaine en 1738, l'année qui suivit la mort de son père. Il appartint successivement aux escadres de Gabaret, de Court La Bruyère, de Roquefeuil, de Rochambeau. Nommé commissaire général de l'artillerie à Rochefort (1er février 1745), il exerça ces fonctions pendant deux ans; en 1747, il fut envoyé à Québec, comme gouverneur de la Nouvelle-France.

C'était pendant ces années critiques où la perte de Louisbourg semblait présager la perte de la colonie du Saint-Laurent tout entière. Manquant des moyens matériels qui lui auraient permis de protéger le Canada par mer, La Galissonnière songea du moins à conjurer les dangers présents et futurs de notre colonie, en reliant par une série de postes le long de la vallée de l'Ohio nos établissements du Saint-Laurent à ceux du Mississipi. Quel avenir pour la colonisation française, si Montréal et la Nouvelle-Orléans avaient pu être reliés par une ligne de points fortifiés et de comptoirs, comme ils le sont aujourd'hui par une chaîne ininterrompue de cités prospères ! Les colonies anglaises auraient été enfermées entre les Alleghanys et la mer; la région du Saint-Laurent, des Grands Lacs, du Mississipi, où flottent aujourd'hui le drapeau anglais ou le drapeau américain, verrait flotter le drapeau français. Tout cela était possible, sans la maladresse des conditions de la paix d'Aix-la-Chapelle, sans la mollesse avec laquelle le gouvernement fit valoir nos droits; les arguments historiques et autres ne lui faisaient pas défaut. Il n'avait qu'à se servir du mémoire que La Galissonnière lui-même et Silhouette, le futur contrôleur général, avaient rédigé en 1750 sur la question des frontières franco-anglaises dans l'Amérique du nord ; on sait que la guerre naquit de cette question même, mais comme un incendie naît accidentellement d'une étincelle.

A ce moment, La Galissonnière n'était plus en Amérique. Rappelé en France en 1750, il avait été chargé du Dépôt des cartes, plans et journaux de la marine et promu chef d'escadre. Bien que sur les états officiels son nom soit accompagné de la mention « à la cour », il y a lieu de douter qu'on l'ait souvent vu à la cour même et que les familiers du roi aient entendu parler de lui. Au moins, les hommes du métier le connaissaient et l'appréciaient. « Officier de beaucoup d'esprit et savant, sachant bien son métier et attaché au service [1] » : cette note est jointe à la liste officielle de ses états de service. Il avait organisé les missions scientifiques de Chabert Cogolin dans l'Amérique du Nord, d'un autre marin, Bory, sur les côtes d'Espagne et de Portugal, de l'astronome La Caille au cap de Bonne-Espérance. Deux campagnes d'études faites dans la Méditerranée en 1754 et en 1755 avaient montré sa science manœuvrière; il avait rompu ses officiers et ses équipages aux évolutions de la tactique, et il avait expérimenté une nouvelle méthode de signaux par pavillons. Machault avait justement récompensé le mérite, en le nommant lieutenant général des armées navales (25 septembre 1755), et en l'adjoignant, quelques mois après, au duc de Richelieu comme chef maritime de l'expédition de Minorque. La Galissonnière avait alors soixante-trois ans et quarante-six ans de services.

Tels étaient les deux hommes, le général et le marin, à qui le gouvernement confiait la plus grande expédition maritime qu'on eût vue en France depuis les campagnes de Du Quesne et de Tourville. « Ces deux hommes, suivant la remarque heureuse d'un historien [2], donnaient ensemble l'image la plus fidèle de cet incomparable siècle.

1. A. M., C[1] 165.
2. E. Guillon, *Port-Mahon. La France à Minorque sous Louis XV*. Paris, 1894.

Richelieu en représentait les grâces légères, la galanterie impertinente, l'intrigue sans scrupule, tous les défauts et les travers, avec ces deux qualités qui font tout pardonner dans notre pays, le courage et l'esprit. La Galissonnière en représentait, comme le marquis de Montcalm au Canada, l'honnêteté vigoureuse, la droiture morale, le dévouement absolu au devoir, toutes ces hautes vertus militaires de l'ancienne France qui doivent rester l'exemple de la France nouvelle. »

Le succès de l'opération a tenu non seulement à la valeur et à la science des chefs; il a tenu encore à l'art avec lequel elle fut préparée. Ici tout le mérite revient au comte d'Argenson et surtout à Machault, les ministres de la Guerre et de la Marine. Les instructions du duc de Richelieu ne sont datées que du 16 mars 1756, et celles de La Galissonnière que du 22 mars; mais dès la fin du mois d'août précédent, ordre avait été donné au commandant du port de Toulon, M. de Massiac, le futur ministre, et à l'intendant, M. de Villeblanche, de procéder à l'armement de douze vaisseaux. La rareté des fonds, la difficulté de trouver des ouvriers, — on en fit venir de Nice et de Gênes, — la difficulté d'avoir des matelots, — Machault leur fit donner une prime de six à douze livres et leur fit payer la solde entière dès le premier jour de leur entrée à bord et non dès le jour du départ, — la difficulté de réunir les approvisionnements et les munitions nécessaires, avec la présence au mouillage de Villefranche des corsaires anglais : tous ces obstacles demandèrent bien des semaines.

Ce qu'il y eut de remarquable dans cette période préparatoire, et ce qui contribua beaucoup à assurer le succès final, c'est que le secret fut gardé de la manière la plus impénétrable entre trois ou quatre personnes. Sous les prétextes les plus divers on dirigea vers Marseille et Tou-

lon vingt-cinq bataillons avec des parcs d'artillerie, des bestiaux, des vivres, des munitions; les officiers qui conduisaient ces convois ignoraient, quelques jours avant le départ, dans quelle direction ils allaient prendre la mer. Rochambeau, qui était alors colonel, raconte ceci dans ses *Mémoires* : « J'avais passé dans la journée [le 15 mars] à Toulon, où M. de Massiac, commandant de la marine, me demanda sérieusement ce que voulaient dire tous ces bruits qui couraient d'une entreprise sur Mahon; je crus qu'il me persiflait. Je lui répondis qu'il devait être mieux instruit du secret des opérations maritimes qu'un simple colonel de l'armée de terre. M. de Massiac me protesta de très bonne foi qu'il n'avait encore reçu aucun ordre.... »

Le comte de Maillebois, qui avec M. Du Mesnil était l'un des deux lieutenants généraux de l'expédition, arriva à Toulon le 20 mars; le 22, il y fut rejoint par le duc de Richelieu. Ils étaient passés par Marseille, où se préparait la concentration du matériel, de la cavalerie, des vivres; ils apportaient les derniers ordres à M. de Charron, commissaire ordonnateur de la marine, qui avait déployé la plus intelligente activité; en quelques jours, tout fut terminé. Maillebois aurait voulu avoir de La Galissonnière des réponses précises sur la date du départ, sur telle et telle opération; c'est l'impatience des officiers de l'armée de terre, toujours prêts à rejeter sur la marine, comme si elle ne dépendait pas des vents, de la mer et d'une foule de conditions matérielles, la responsabilité tout entière des opérations combinées. Comme l'écrivait le chef maritime au ministre (22 mars) : « ... Il s'en faut bien que je lui aie répondu aussi positivement qu'il m'a paru le désirer. Notre métier est rempli d'incertitudes et ceux qui n'y sont pas accoutumés en sont toujours étonnés.... » Sous la plume de La Galissonnière, qui, disait-il, craignait toujours « plus de trop assurer que trop peu », cette phrase

n'était que l'expression de sa modestie naturelle; mais elle traduisait une vérité générale, trop souvent oubliée de ceux qui dans le silence du cabinet combinent des projets maritimes.

Tout fut prêt aux premiers jours d'avril, et dans les meilleures conditions. Quelques actes de vigueur à l'égard de matelots manquants ou déserteurs eurent pour effet de maintenir les équipages bien au complet. Les vaisseaux étaient en parfait état. L'intendant écrivait le 4 avril : « Jamais vaisseaux n'ont été mieux armés, de l'aveu de la plupart des capitaines et des personnes impartiales. »

L'embarquement des troupes de terre, environ douze mille hommes, se fit, du 4 au 8 avril, sur les vaisseaux de guerre et sur cent soixante-seize bâtiments de transport, ceux-ci arrivés de Marseille. L'escadre de La Galissonnière se composait de douze vaisseaux de ligne et de cinq frégates [1]. Le *Foudroyant*, de quatre-vingts canons, vaisseau amiral, avait à bord le duc de Richelieu et sa maison; le nombre des officiers et des domestiques de toute nature peut donner une idée du luxe et des embarras matériels qui faisaient alors partie de toutes les opérations militaires. La *Couronne*, de soixante-quatorze canons, était commandée par le chef d'escadre La Clue, et le *Redoutable*, de soixante-quatorze, par le chef d'escadre Glandevez [2]; Maillebois était embarqué sur la *Couronne*, Du Mes-

1. Voir l'Appendice VIII. — Nombreux documents sur l'expédition de Minorque : A. M., B⁴ 69-71. Les lettres de M. de Courcy, commissaire de la marine à la suite de l'escadre, du 15 février 1756 au 9 janvier 1757, abondent en détails sur les préparatifs et sur l'expédition même : B⁴ 71. Le même volume contient un curieux journal de campagne du *Lion*, avec de nombreuses planches en couleurs, qui est l'œuvre de Fleurieu, alors garde-marine à bord de ce vaisseau.

2. Le volume B⁴ 71 renferme une analyse du journal du *Redoutable*. Cf. R. DE CISTERNES, *La Campagne de Minorque d'après le journal du commandeur de Glandevez*. Paris, 1899.

nil sur le *Redoutable*. Les dix-sept vaisseaux de l'escadre et les cent soixante-seize bâtiments de toute grandeur qui formaient le convoi, en tout cent quatre-vingt-treize voiles, avaient été formés dans la grande rade de Toulon en trois divisions.

Le 10 avril, à la pointe du jour, dans un ordre parfait, l'appareillage se fit par une brise du nord; mais ce fut un faux départ. Le vent étant sauté au sud-ouest, il fallut dès e 11 relâcher aux îles d'Hyères; heureusement le retard ne fut que d'un jour.

Pendant cette journée de calme, Rochambeau était allé au vaisseau amiral avec la chaloupe aux nouvelles. « Le maréchal de Richelieu jouait au wisk (*sic*) avec M. Du Mesnil; M. de La Galissonnière était à une fenêtre, près de la plume qui sert de girouette. « Combien croyez-« vous, lui disait le maréchal, que durera ce vent con-« traire? Car assurément nous donnons bien le temps à « toutes les flottes anglaises d'arriver dans la Méditerranée. « — Monsieur le maréchal, lui répondit La Galisson-« nière, il m'est arrivé de revenir en trois jours du détroit « de Gibraltar, où j'avais mis trois mois pour aller; voilà « tous les calculs que l'on peut faire sur mer. » Le maréchal ne demanda pas son reste.... » Cependant le 12, le vent s'étant remis au nord, la flotte fit voile vent arrière.

Il y eut quelques incidents de traversée, d'ailleurs peu graves, à cause des sautes fréquentes du vent; ainsi, deux bâtiments du convoi furent abordés par le *Triton*; le 13, l'escadre mit en panne pour permettre au convoi, en partie dispersé, de se rallier. Bref, le 18 avril, jour de Pâques, six jours après le départ des îles d'Hyères, sans avoir aperçu une seule voile ennemie, La Galissonnière arrivait devant Minorque; il s'établissait à l'ouest de l'île, à l'opposé de Port-Mahon, dans le canal entre Majorque

et Minorque. La descente commençait aussitôt, le même jour, à sept heures du soir; elle continuait avec beaucoup de régularité et sans incident notable pendant toute la nuit.

« C'est un des plus beaux spectacles que j'aie vus de ma vie[1]. Notre escadre mouilla en croissant, ayant derrière elle tous les vaisseaux de transport. Les côtes de Majorque et de Minorque étaient couvertes de peuple.... Je distinguai avec une lunette beaucoup de femmes, ce qui ne me donna pas d'opinion de la résistance qu'on nous opposerait à la descente.... Les femmes et les enfants venaient au-devant de nous et nous aidaient à passer les crevasses des rochers; ils étaient tous catholiques et n'aimaient pas les Anglais.... »

Il faut avouer qu'il y eut beaucoup de bonheur dans le débarquement du corps expéditionnaire : avec la traversée, c'est toujours la partie la plus périlleuse de ce genre d'opérations. Nos états-majors, à la Marine comme à la Guerre, n'avaient rien arrêté sur le lieu même du débarquement, par le fait de l'ignorance où ils étaient de la nature des côtes et des défenses intérieures de l'île. « Cette ignorance des côtes, suivant le témoignage du prince Frédéric de Wurtemberg, qui avait été autorisé à suivre la campagne sur le désir du roi de Prusse, tenait à ce que la marine française, à moins de se trouver en cas d'extrême détresse, n'osait pas mouiller près des côtes appartenant à l'Angleterre. » On avait parlé de divers endroits, mais sans s'arrêter à aucun, de la rade de Fornells au nord de l'île, de l'île d'Ayre, au sud-est, dans le voisinage immédiat de Port-Mahon, là même où les Anglais avaient débarqué en 1708. Le vent nous ayant poussés vers la baie de Ciudadela, que les Anglais avaient négligé de gar-

1. Rochambeau, *Mémoires*.

der, puis étant tombé quand nous étions dans ces parages, nous avions pu débarquer sans coup férir. Sur les fortifications de Mahon, Richelieu n'était pas mieux renseigné. Tout ce qu'on avait pu trouver au Dépôt de la marine, c'était un vieux plan antérieur à la conquête anglaise. Richelieu l'avait montré à Toulon à un capitaine de navire marchand qui connaissait la région ; ce plan, lui dit celui-ci, ne ressemble pas plus au fort Saint-Philippe que la Bastille ne ressemble à une bonne place de guerre.

En deux jours, le 19 et le 20 avril, le débarquement était terminé. Les troupes traversent l'île par Mercadal et Alayor ; le prince de Beauvau, maréchal de camp, qui court à l'avant-garde, entre dans Mahon dès le 22, sans avoir rencontré personne ; le gouverneur anglais Blackney n'avait eu que le temps de se retirer au fort Saint-Philippe. De là, il avait écrit à Richelieu, en feignant l'étonnement et en lui demandant dans quelle intention il débarquait ainsi dans l'île quand la paix n'était pas rompue entre son souverain et Sa Majesté Très Chrétienne. Richelieu se borna à répondre : « ... Je puis assurer Votre Excellence qu'elle [mon intention] est absolument pareille à celle des flottes de Sa Majesté Britannique à l'égard de nos bâtiments français. »

Après être resté jusqu'au 24, soit six jours, au mouillage de Ciudadela pour y achever le débarquement de l'artillerie et du matériel, La Galissonnière avait remis à la voile pour venir croiser devant le port de Mahon. Mais dès le 21, soit seulement trois jours après notre arrivée, le contre-amiral Edgecumbe, qui venait de conduire dans ce port dix bâtiments de commerce français capturés lors de la grande razzia faite sur les mers, s'était empressé de prendre le large avec ses cinq vaisseaux de guerre ; du moins, il avait abandonné ses prises, qui devaient retomber entre nos mains. Dans ces circonstances, la conduite

du chef maritime fut jugée avec quelque sévérité. Pourquoi ne pas avoir laissé quelques frégates à la surveillance du débarquement, qui s'effectuait sans difficultés, et ne pas être venu tout de suite établir une croisière à l'entrée de l'étroit goulet qui forme le port de Mahon ?

Ce reproche était parvenu au ministre; il en écrivit à La Galissonnière, en lui faisant des observations sur sa conduite militaire depuis l'arrivée dans les eaux de Minorque. Celui-ci répondit par une lettre en date du 14 mai 1756, à bord du *Foudroyant*; piqué au vif par ces reproches, il fit tout pour s'en disculper, en rappelant à ce sujet le texte formel de ses instructions.

« Monseigneur, J'ai été vivement touché de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 5 de ce mois, au sujet des vaisseaux anglais sortis du port de Mahon, deux ou trois jours après l'arrivée du convoi à Citadella (*sic*). Quand je n'aurais eu d'autre mission que celle de prendre ces vaisseaux, il y a beaucoup d'apparence que je n'y aurais pas réussi. » On aura quelque peine à comprendre ce peu de confiance de La Galissonnière en lui-même; comment n'aurait-il pas pu capturer avec douze vaisseaux et cinq frégates les cinq bâtiments d'Edgecumbe ? « Mais, continue-t-il, suivant mes instructions, je n'ai pas même dû l'entreprendre. »

Les instructions officielles, en date du 22 mars, portaient en effet ceci : « L'objet dont il doit perpétuellement s'occuper est... la conservation des forces que Sa Majesté destine pour cette expédition. C'est vers cet objet que Sa Majesté veut... qu'il dirige toutes les combinaisons qu'il aura à faire pour les différents partis qu'il aura à prendre, soit avant son départ de Toulon, soit dans sa route pour se rendre à Minorque, soit durant le séjour qu'il pourra faire sur les côtes ou dans les ports de cette île, soit pour son retour en Provence. » Autre part, il était dit : « L'in-

tention de Sa Majesté est que son escadre et ses troupes ne soient pas compromises contre des forces trop supérieures. » Enfin, dans une lettre du roi à La Galissonnière, du 22 avril aussi : « Mon intention est que vous vous occupiez principalement de la conservation de mon escadre et des troupes que j'ai destinées pour cette entreprise.... » Une idée essentielle se dégage de ces documents, qui s'explique par cette défiance exagérée de l'ennemi où nous avait conduits plus d'un quart de siècle de politique pusillanime : il ne fallait pas compromettre l'expédition par un engagement « contre des forces trop supérieures », il fallait avant tout « conserver » l'escadre et les troupes.

Dans sa réponse au ministre, La Galissonnière rappelle ces textes et les commente de la manière la plus étroite. Il a été chargé, dit-il, de protéger le débarquement, de ne quitter la plage du débarquement qu'après avoir appris du maréchal qu'il était en état d'attaquer les forts de Mahon, de ne pas séparer ses vaisseaux, de s'occuper toujours à conserver toutes les forces de l'expédition.

On ne pourra s'empêcher de trouver que si le lieutenant général des armées navales était couvert par le texte même de ses instructions, il aurait pu s'en affranchir, dans la circonstance présente, sans manquer ni à l'esprit ni à la lettre même de ces documents. Deux recommandations essentielles lui étaient faites : ne pas compromettre son escadre contre des forces trop supérieures, conserver toutes les forces de l'expédition; elles n'auraient pas été transgressées, ni l'une ni l'autre, puisque le débarquement se fit sans aucun obstacle, s'il avait détaché quelques vaisseaux pour le blocus de Mahon. Mais des instructions trop timides, où l'on ne se préoccupe guère que de donner des ordres négatifs et de recommander avant tout ce qu'il ne faut pas faire, ont souvent paralysé

dans notre histoire maritime l'esprit d'initiative des chefs les plus capables.

La Galissonnière avait commencé sa croisière au large de Port-Mahon le 24 avril. Richelieu, de son côté, avait entrepris les travaux de siège; ils présentaient de très grandes difficultés, à cause du terrain rocailleux sur lequel étaient établis les divers ouvrages du fort Saint-Philippe; enfin, le 11 mai, les batteries de mortiers furent en état de commencer leur tir. Richelieu n'était pas sans inquiétude sur l'issue finale; il écrivit à plusieurs reprises en France, pour faire venir de Marseille et de Perpignan des renforts d'artillerie. Il fallait se hâter, car les communications par mer pouvaient devenir difficiles d'un moment à l'autre. Le 18 mai, un avis de La Galissonnière le prévenait qu'une escadre anglaise était depuis la veille au soir en vue de Palma, capitale de l'île de Majorque.

Habituée, depuis la mort de Louis XIV, à ne plus compter avec la rivalité maritime de la France, n'ayant pas pris garde, au cours de la guerre précédente, à divers épisodes qui attestaient cependant le réveil de notre puissance navale, fière des trophées faciles qu'elle devait au brigandage de Boscawen, l'Angleterre avait été surprise par les événements de Minorque. Le mystère dont avaient été entourés les préparatifs de Toulon, quelques renseignements mal interprétés, avaient donné lieu de croire au ministère Newcastle qu'il s'agissait soit d'un coup de main sur la Corse, soit d'une descente dans la Manche. Pour parer à toute éventualité, l'envoi fut décidé, dans la Méditerranée, d'une escadre de onze vaisseaux et d'un corps de quatre mille hommes.

L'amiral John Byng, quatrième fils du vainqueur de la bataille du cap Passaro, mis à la tête de ces forces, prit la mer de la rade de Spithead le 6 avril, au moment même où se faisait à Toulon l'embarquement final. Il n'arriva à

Gibraltar que le 2 mai, quatorze jours après notre arrivée à Ciudadela. Il y fut rejoint par Edgecumbe, qui lui apprit les événements de Minorque. Le dépit d'être arrivé trop tard et d'être engagé dans une affaire qui prenait une mauvaise tournure, lui dicta une lettre au ministre (4 mai), où il l'accusait à mots couverts de négligence et semblait le rendre responsable à l'avance de ce qui allait se passer. Cette lettre aurait été pardonnée à un amiral victorieux ; à un amiral vaincu, elle devait coûter la vie.

Le 8 mai, il avait remis à la voile de Gibraltar. Avec la division d'Edgecumbe, il avait en tout treize vaisseaux de ligne, quatre frégates et une corvette. Son pavillon flottait sur le *Ramillies*, de quatre-vingt-dix canons, qui ne devait pas être toujours un nom de victoire anglaise ; celui du contre-amiral Edgecumbe, sur le *Lancaster*, de soixante-quatre; celui du contre-amiral Temple-West, sur le *Buckingham*, de soixante-huit. Contrarié par les vents, il n'était arrivé que le 17 au soir dans les eaux de Majorque; le 19, il était en vue de Minorque, du côté du sud. Le drapeau anglais flottait toujours sur le fort Saint-Philippe; il était temps encore de débarquer le corps de quatre mille hommes.

La Galissonnière, depuis quarante-huit heures, avait manœuvré avec beaucoup d'habileté. Averti le 17 au soir, par la frégate la *Gracieuse*, de l'approche des Anglais, il était resté auprès de la côte, vers le nord-est de l'île, se préoccupant de garder l'avantage du vent quand les Anglais le rejoindraient. Il avait demandé des compagnies à Richelieu pour renforcer ses équipages. Le maréchal lui avait envoyé aussitôt treize compagnies d'embarquement, le 18 mai; mais trois seulement purent arriver aux vaisseaux de l'escadre. Montées sur de mauvaises tartanes et ballottées par une mer assez forte, plusieurs de ces compa-

gnies durent regagner la côte; il y en eut même trois qui s'égarèrent vers le sud et furent prises par les Anglais.

Dans la journée du 19, vers onze heures du matin, les deux escadres furent en vue, Byng arrivant par l'île d'Ayre, La Galissonnière croisant vers le nord et ayant l'avantage du vent. Une brume assez épaisse et le désavantage de la position de Byng tinrent celui-ci à distance jusque vers le milieu de la journée du lendemain.

Le 20, vers midi, le vent changea; il passa au sud-ouest, donnant ainsi tout à coup l'avantage à Byng. Celui-ci en profita aussitôt pour mettre le cap au sud-est et filer à une faible distance au sud des Français; puis, quand ses vaisseaux furent par le travers des nôtres, ils virèrent de bord. Ainsi s'expliquent ces mots de La Galissonnière [1] : « L'arrière-garde des ennemis était devenue avant-garde par un mouvement qu'ils avaient fait. » Les deux escadres étaient disposées en deux lignes à peu près parallèles, orientées environ de l'ouest à l'est, perpendiculairement à la côte, les Français au nord. Derrière la ligne anglaise, il y avait l'île d'Ayre; derrière la ligne française, le port de Mahon et le cap Mola. Les forces étaient à peu près égales : douze vaisseaux, cinq frégates, neuf cent trente-quatre canons chez les Français; treize vaisseaux, quatre frégates, une corvette, huit cent cinquante canons chez les Anglais.

D'après le rapport de La Galissonnière, le combat commença à deux heures et demie et finit à cinq heures et demie. L'amiral français, toujours modeste, mais très véridique, caractérise ainsi l'action, avec beaucoup de justesse : « Ils en ont profité (de l'avantage du vent) pour nous attaquer sans s'engager, et l'escadre du roi les a

1. Le rapport de La Galissonnière, en date du 22 mai 1756, a été publié par CHASSÉRIAU, *Précis historique de la marine française*, t. I, p. 152-154.

reçus de façon à leur faire craindre de trop s'exposer en l'approchant davantage. »

Les cinq vaisseaux de la gauche anglaise, commandés par Temple-West, étant revenus brusquement au vent, avaient engagé vigoureusement l'action contre notre droite, commandée par Glandevez. West réussit en partie, car notre avant-garde, suivant le mot de La Galissonnière, fut « assez maltraitée ». D'autre part, il s'était trop porté vers le nord; il courait par suite le risque d'être détaché du centre anglais. Aussi, avec beaucoup de prudence, il serra le vent pour rallier le gros de l'escadre.

Au centre et à la droite des Anglais, l'affaire se dessinait mal. L'*Intrepid*, qui formait le sixième vaisseau de la ligne anglaise, s'étant mis tout à coup à culer, il y eut du désordre chez l'ennemi ; plusieurs vaisseaux s'abordèrent, la ligne fut sur le point de se rompre. C'était peut-être le moment précis à saisir de notre part pour prendre hardiment l'offensive. La Galissonnière avait sous la main huit vaisseaux intacts, à savoir son centre et son arrière-garde, celle-ci commandée par La Clue; avec ces forces il pouvait se glisser entre les vaisseaux de West et de Byng. Ce coup d'audace n'était pas exempt de danger; la manœuvre par laquelle West s'était replié sur Byng permettait, en effet, à celui-ci de disposer encore de toute son escadre. La Galissonnière eut l'intention, à ce qu'il semble, de tenter ce mouvement; comme pour offrir la bataille à son ennemi, il sortit deux fois de la ligne en portant secours à l'un de ses navires, l'*Hippopotame*, qui dérivait du côté des Anglais. Mais Byng se rappelait que Matthews, l'amiral de la bataille de Toulon, avait été condamné pour avoir rompu sa ligne; pour éviter le même reproche, il ne sortit pas de ses positions. La Galissonnière, de son côté, très préoccupé de ne pas laisser couper son arrière-garde, maintint avec le plus grand ordre la ligne de ses

vaisseaux. Les Anglais, dit-il, « la trouvèrent si serrée et en essuyèrent un si grand feu, qu'ils s'en éloignèrent assez promptement. »

Au bout de trois heures employées ainsi en manœuvres et en canonnades, sans qu'il y ait eu à proprement parler corps à corps, sauf entre les vaisseaux de West et de Glandevez, les deux escadres se trouvèrent hors de la portée de canon. Aussitôt, les Anglais virèrent du côté du sud. La Galissonnière voulut leur donner la chasse. « Mais ces quatre vaisseaux [l'avant-garde], entre autres le *Redoutable*, étaient hors d'état de le faire, suivant ce qu'ils m'ont fait savoir depuis. Plusieurs même... étaient si fort sous le vent qu'ils ne pouvaient plus exécuter mon signal d'une façon utile. Ainsi les ennemis continuèrent leur bordée qui les portait au large, et nous la nôtre, qui nous a menés ce matin à la vue et fort proche de l'entrée de Mahon, qui est l'objet dont je dois m'occuper. » L'amiral français n'avait point poursuivi l'ennemi au delà de l'île d'Ayre.

Les pertes en matériel et en hommes, après cet engagement de trois heures, étaient peu importantes. Un seul de nos navires, le *Sage*, avait souffert quelques avaries. Comme les vaisseaux anglais s'étaient dérobés assez rapidement à notre tir, La Galissonnière pensait qu'il y en avait eu « de fort incommodés, mais nous n'avons rien vu qui ne se puisse réparer. » Les pertes des Français étaient de trente-huit morts et de cent quatre-vingt-quatre blessés; celles des Anglais, de quarante-cinq morts et de cent soixante-deux blessés.

La bataille navale du 20 mai 1756 est restée justement célèbre, et par l'éclat qu'elle jeta sur notre marine, et par les conséquences militaires qu'elle rendit possibles; mais on voit qu'elle se réduisit à des opérations assez simples et fort courtes. Byng n'avait pas fait preuve d'une grande énergie au cours de l'action; il s'était borné à un rôle à

peu près passif, alors qu'une attaque vigoureuse, comme celle que West avait engagée dès le début, pouvait seule lui donner quelques chances de percer la ligne française et d'arriver jusqu'à Port-Mahon. De plus, il avait accordé trop d'importance peut-être à l'accident de l'*Intrepid* et donné bien précipitamment le signal de la retraite. Le chevalier de Mirabeau avait pris part à la journée comme capitaine en second de l'*Orphée* [1]; dans des lettres à son frère [2], il appréciait crûment les opérations des Anglais : « Ils n'ont que bien médiocrement soutenu devant notre canon la fierté dont ils ont usé envers nos marchands.... Ils ont manœuvré comme des coch..., ce qui a fait que nous les avons étrillés. »

Où Byng fut surtout coupable, c'est de s'être complètement dérobé après cette première attaque; au lieu de réparer ses avaries en mer et de tenter un nouveau coup de main soit sur Port-Mahon, soit sur un autre point, il se retira vers Gibraltar, sans essayer rien de plus pour la défense de Minorque.

De notre part, la résistance de l'avant-garde aurait pu être plus longue. Sans la fermeté avec laquelle La Galissonnière avait rallié son centre et ses ailes, tenu l'ennemi à distance non seulement par son tir, mais encore par la rigidité même de sa ligne de combat, cet épisode du début de l'action aurait pu avoir des conséquences fâcheuses. Suivant toujours de la manière la plus fidèle le texte de ses instructions, il n'avait pas voulu, par une poursuite trop lointaine, courir le risque de découvrir Port-Mahon; satisfait d'avoir victorieusement résisté et contraint son ennemi à la fuite, il était venu reprendre aussitôt son

1. Sur le même vaisseau servait le chevalier de Suffren; embarqué à Toulon comme enseigne, il fut promu lieutenant le 15 mai; c'était sa onzième campagne.

2. Loménie, *Les Mirabeau*, t. I, p. 225.

poste de vigie dans les eaux du cap Mola. Son abnégation après la victoire n'était pas moins digne d'éloges que sa fermeté et sa présence d'esprit au cours du combat; aussi avait-il le droit d'écrire au maréchal de Richelieu comme il le fit : « J'ai préféré votre gloire à la mienne et le principal objet de notre mission à l'honneur particulier que j'aurais pu retirer en poursuivant quelques vaisseaux ennemis qui m'ont paru très maltraités. »

Richelieu et ses officiers avaient suivi de loin le combat, à l'aide de bonnes lunettes. « Messieurs, avait dit le maréchal, il se joue là un jeu bien intéressant. Si M. de La Galissonnière bat l'ennemi, nous continuerons notre siège en pantoufles; mais s'il est battu, il faudra avoir recours à l'escalade, aux derniers expédients.... » Le siège ne se continua pas « en pantoufles »; car il y eut peu d'actions de ce genre aussi savantes et aussi meurtrières. Mais dans la boutade du maréchal, il y avait une grande part de vérité; la victoire sur terre n'était possible et ses conséquences ne seraient durables qu'autant que la mer appartiendrait aux Français.

Le 29 juin, malgré la résistance très énergique de la garnison, le fort Saint-Philippe avait capitulé. Le gouverneur Blackney avait obtenu les honneurs de la guerre; tous les prisonniers, au nombre de quatre mille cent soixante-dix-huit, devaient être conduits à Gibraltar sur des bâtiments français. Leur départ eut lieu en effet le 9 juillet.

Le rembarquement de nos troupes avait précédé celui des Anglais; La Galissonnière tenait à ce que la nouvelle de la défaite de l'ennemi n'arrivât à Gibraltar que lorsque ses vaisseaux seraient en sûreté. Déjà à plusieurs reprises, il avait averti le maréchal du danger qu'il pourrait courir, et par suite l'expédition tout entière, devant des forces supérieures en nombre ; car on s'attendait toujours

à un retour offensif des Anglais. Richelieu avait complètement ravitaillé l'escadre, dont les provisions s'épuisaient rapidement. Le 5 juin, La Galissonnière avait écrit à Machault pour lui demander d'une manière pressante l'envoi de cinq bons vaisseaux, mais les ressources insuffisantes du port de Toulon et la rapidité des événements n'avaient pas permis de lui en envoyer plus de deux, l'*Achille*, de soixante-quatre canons, et l'*Hector*, de soixante-quatorze, qui rallièrent l'escadre le 2 et le 5 juillet.

Richelieu laissait dans l'île M. de Lannion, maréchal de camp, comme gouverneur, avec onze bataillons en six régiments. L'embarquement du reste de nos troupes avait commencé dès le 4 juillet. Le 7, le maréchal montait à bord du *Foudroyant*; le 8, l'escadre prenait la mer. Le 18, elle était en rade de Toulon. Quelques bâtiments de transport, que les vents contraires avaient dispersés dans diverses directions, rallièrent un peu plus tard. Le 21 juillet, le dernier navire était rentré sain et sauf au port de Toulon. L'expédition de Minorque avait duré trois mois en tout : elle aurait mérité qu'on renouvelât en son honneur la devise que Louis XIV avait fait graver sur une médaille de Turenne : *Vis et Celeritas*.

Les mémoires de l'époque sont pleins des démonstrations d'allégresse qui éclatèrent partout, à Toulon, à Marseille, à Lyon, dans toutes les villes du royaume aussi bien que dans la capitale et à la cour. La Galissonnière reçut la grand'croix de l'ordre de Saint-Louis, avec une pension de huit mille livres, dont six mille réversibles sur sa femme, qui allait bien prochainement jouir de ce triste avantage. Le rapport du ministre appréciait son rôle de la manière la plus exacte : « Le zèle et la prudence qu'il a fait paraître non seulement dans la conduite de son escadre, mais encore dans la direction du convoi destiné

pour le transport des troupes de Sa Majesté qu'on a fait passer à Minorque; la manière dont il a favorisé le débarquement; le combat qu'il a rendu contre l'escadre anglaise; l'attention suivie qu'il a donnée pour protéger le siège du fort Saint-Philippe et à ne quitter sa croisière jusqu'à l'entière reddition de l'île de Minorque, d'où il a ramené les troupes de Sa Majesté à Toulon, sont des services trop marqués pour ne pas lui procurer une marque authentique de la satisfaction de Sa Majesté. »

Aussitôt après son retour, La Galissonnière avait désarmé ses navires et réarmé en même temps une nouvelle escadre. A la fin d'août, il était prêt à reprendre la mer avec seize vaisseaux de ligne, six frégates, deux brûlots. Mais il ne se soutenait encore que par un effort extraordinaire de volonté; très souffrant avant cette campagne, s'étant embarqué contre l'avis formel de ses médecins, cette croisière de trois mois, où il avait fallu veiller à tant de choses, avait achevé de l'épuiser. Il écrivait de Toulon au ministre, au mois d'août : « Quant à moi, monseigneur, je ne vous dissimulerai pas que je suis extrêmement fatigué et que je ne me remettrais de longtemps en état de soutenir une croisière un peu longue, si je ne profitais un peu de l'intervalle que j'ai pour jouir de la terre. Ce qui ne s'accorde guère avec les détails infinis d'écriture où il faudrait entrer.... » Sa correspondance s'arrête au 19 septembre; à bout de forces, il dut passer le commandement de l'escadre qu'on armait à M. de Massiac, fait à cette époque lieutenant général.

Il prit la route de Paris; ce voyage, le dernier, lui réservait quelques heures de joie, au milieu des témoignages de reconnaissance et de respect qui lui étaient prodigués partout où il passait. Mais son mal était sans espoir; atteint d'hydropisie, il subit une ponction à Aix, qui ne le soulagea que pour quelques jours; de nouveau,

il fut forcé de s'arrêter à Montereau; il y mourut le 26 octobre 1756. Louis XV était alors à Fontainebleau; en apprenant la mort de La Galissonnière, il dit : « C'est dommage, je lui destinais le bâton de maréchal. » Il eût été en des mains dignes de le porter et de l'illustrer; le mélange de prudence et de fermeté dont il avait fait preuve dans cette campagne, ses qualités d'organisateur et d'homme d'action faisaient de lui le chef tout désigné pour l'expédition d'Angleterre. Sa mort survenue dans de pareilles circonstances était de toutes manières un deuil patriotique pour la marine et pour la France.

Revenons à l'île de Minorque. Le surlendemain du jour où La Galissonnière et Richelieu venaient de quitter les lieux témoins de leur double victoire, une escadre de vingt et un vaisseaux anglais apparaissait devant Port-Mahon; elle était commandée par un nouvel officier général, l'amiral Édouard Hawke. Il était trop tard pour se mettre à la poursuite de La Galissonnière; Hawke, d'autre part, ne disposait pas de troupes de débarquement: aussi se borna-t-il à établir un blocus.

Ce n'était plus Byng qui commandait l'escadre anglaise. Peu après son retour à Gibraltar, il avait reçu l'ordre de rentrer en Angleterre pour expliquer sa conduite. Notre victoire avait provoqué au delà de la Manche une sorte de stupeur : les Français étaient donc capables d'arracher le trident de Neptune à ceux qui, par un fol orgueil, s'en regardaient comme les seuls possesseurs. Comme cela arrive parfois aux peuples à qui une prospérité trop longue et trop facile a fait oublier les progrès de leurs voisins, le premier malheur des Anglais, en leur ouvrant brusquement les yeux, leur donna une sensation d'épouvante. « La nation, suivant le mot de Burke, tremblait sous une honteuse terreur panique, trop publique pour que nous

puissions la cacher, trop fatale dans ses conséquences pour que nous puissions l'oublier. » L'Angleterre se sentait détestée de toute l'Europe, là même où il semblait qu'elle comptait des amis, et elle devinait la joie que causaient ses revers.

Après la victoire de La Galissonnière, notre secrétaire d'ambassade à Madrid écrivait au ministre (31 mai 1756) : « ... Tous les ministres étrangers, à l'exception de l'ambassadeur de Hollande, m'ont fait compliment sur la déroute de l'amiral Byng. L'ambassadeur de Portugal m'a témoigné plusieurs fois combien il était charmé de l'abaissement de l'orgueil des Anglais, me disant, en propres termes, que toutes les puissances leur verraient perdre avec la plus grande satisfaction le ton impérieux qu'ils avaient pris et l'empire qu'ils voulaient s'arroger sur les mers. « Quant à nous, ajouta-t-il, vous savez que nous « sommes sous leur joug et nous n'osons rien dire parce « que nous n'avons pas de forces à leur opposer. Nous « sommes obligés de dissimuler notre faiblesse, mais nous « ne la sentons pas moins.... » On se demandait si l'Angleterre n'allait pas perdre tout d'un coup cet empire qu'elle devait moins à sa force réelle qu'à sa brutalité et à la terreur qu'elle inspirait aux petits.

Chesterfield, « le lord des beaux esprits et le bel esprit des lords », oublia un moment ses dissertations sur l'étiquette, sur la galanterie et le parfait homme du monde, pour s'écrier avec un désespoir profond : « C'en est fait, nous ne sommes plus une nation ! » Newcastle, poursuivi par les clameurs des patriotes, quittait le ministère ; le règne de William Pitt, court, mais terrible pour la France, allait commencer. En prenant la direction des affaires, son premier mot fut celui-ci : « Mon intention est de sortir l'Angleterre de l'état d'énervement où elle se trouve et qui permet à vingt mille Français de la

troubler. » Il ne devait que trop tenir parole. Au milieu de cette surexcitation des esprits, le malheureux Byng était sacrifié à l'avance; il fallait à l'opinion publique et à la politique une victime expiatoire. Convaincu par la cour martiale de Portsmouth de n'avoir pas fait pendant le combat tout ce qu'il aurait pu faire, — formule terrible, digne du Comité de salut public et du tribunal révolutionnaire, — il fut condamné à mort. Les juges l'avaient recommandé à la clémence royale; Richelieu avait fait une déclaration en sa faveur. Le roi et ses ministres crurent que le salut public justifiait cette exécution barbare et inutile. Byng fut fusillé à bord du *Monarch* le 14 mars 1757.

Ce n'était pas en vue de la reprise possible de Port-Mahon qu'il était nécessaire de retremper les esprits en Angleterre par cet acte d'énergie sauvage. La France fut la première à oublier sa conquête. La Galissonnière était mort; Richelieu était parti pour la campagne de Hanovre; la malheureuse alliance autrichienne nous enfonçait de plus en plus dans les affaires allemandes. Qui songeait encore à Port-Mahon et au comte de Lannion qu'on avait abandonné au milieu de la Méditerranée, comme plus tard Bonaparte devait abandonner Vaubois à Malte? Ici cependant rien ne ressemblait à Aboukir. Loin de là; la Méditerranée était libre, ou plutôt elle était nôtre. Le 2 novembre 1756, le marquis de Castries débarquait trois mille six cents hommes à Calvi et à Saint-Florent, sur les côtes de la Corse; il était parti d'Antibes sous l'escorte de trois frégates et de deux chebecs que commandait M. Marquisan [1]; car, bien avant Choiseul, la France,

1. Nombreux documents sur cette expédition; en particulier, lettres de M. Sibon, capitaine de port à Toulon : A. M., B[4] 72. — Dans la division navale de Marquisan, Chabert Cogolin commandait la *Topaze*.

alliée à Gênes, était intervenue, à maintes reprises, dans les démêlés de la République et de ses sujets insulaires. Quelle admirable position nous avions au cœur de la Méditerranée avec ce beau triangle, dont les sommets, formés de rades de premier ordre, s'appellent Toulon, Port-Mahon, Saint-Florent!

Avant d'aller à Minorque, on s'était demandé ce qu'on ferait de cette conquête. Paris-Duverney, moins connu comme intendant de l'École militaire et homme politique que comme financier, avait adressé au comte d'Argenson, ministre de la Guerre, un *Mémoire sur l'usage qu'on doit faire de l'île de Minorque après la conquête* (mars 1756). Peu optimiste, mais justement clairvoyant, il disait que l'Angleterre ne pourrait pas être assez malheureuse au cours de la guerre qui commençait pour ne pas obtenir, lors de la signature de la paix, la restitution de Port-Mahon. « C'est une vérité essentielle de laquelle il faut nécessairement partir. » Son avis était de combler le port, pour que les Anglais ne pussent plus s'en servir. La Galissonnière estimait à un million de francs ces travaux de comblement; peut-être était-ce beaucoup, car le goulet d'entrée entre le fort Saint-Philippe et le lazaret a, dans sa partie la plus étroite, au plus trois cents mètres. Richelieu avait été d'avis aussi que ce projet devait être écarté; à quoi bon détruire les avantages d'une position exceptionnelle, si la France pouvait s'en emparer?

Maîtres de Minorque, nous ne songeâmes pas, en effet, à en combler le port; mais Mahon avait été un don de la puissance navale et ne pouvait rester notre bien que grâce à la puissance navale. Sans une bonne escadre pour nettoyer les côtes de l'île, surveiller les vaisseaux qui venaient de Gibraltar et surtout garder ses communications avec Toulon, le plus habile gouverneur était condamné à l'avance à remettre un jour Minorque aux Anglais. L'his-

toire de l'administration militaire et civile du comte de Lannion et du marquis de Frémeur, qui le remplaça pendant quelque temps, et que secondèrent des officiers d'un réel mérite, comme le comte de Mandave, est intéressante en elle-même; elle méritait d'être tirée de l'oubli, comme on l'a fait dans un livre récent [1]. Mais elle est la meilleure preuve que la clef de Minorque et de Port-Mahon n'était pas au fort Saint-Philippe.

Après avoir croisé un mois environ (juillet-août 1756) dans les parages du cap Mola et de l'île d'Ayre, capturé quelques tartanes de Palma ou de Barcelone qui nous apportaient des provisions, Hawke s'était éloigné. Quelques frégates purent alors entrer à Port-Mahon, où la question du ravitaillement se posa, dès le premier jour, d'une manière inquiétante. On avait songé à établir des relations, à cause du voisinage, avec Majorque, la côte de Valence et de la Catalogne; mais la proximité de Gibraltar permit aux Anglais de mettre toute cette région en un état de blocus à peu près permanent, et il fut impossible à notre colonie de Minorque d'avoir des relations suivies avec les caboteurs espagnols.

Au milieu de 1757, elle put craindre un danger plus sérieux. Quatorze vaisseaux anglais se présentèrent devant Mahon. Une frégate française, la *Nymphe*, dut se jeter à la côte; son commandant, M. de L'Isle Calian, fut réduit à la brûler pour ne pas la laisser prendre par l'ennemi (20 juin 1757); une autre, la *Junon*, avait éprouvé de si graves avaries qu'on dut la désarmer et la vendre. L'escadre anglaise se montra ensuite devant Toulon, fit une descente à Bormes, un peu à l'est d'Hyères, et y enleva quelques bestiaux. Il fut heureux qu'elle se soit bornée à cette manifestation, qu'on ne pouvait songer à

1. GUILLON, ouvrage cité.

réprimer : il y avait en tout, dans la rade de Toulon, six vaisseaux sous le commandement de La Clue. Huit autres, qui étaient dans le port, reçurent aussitôt l'ordre d'armer; mais il manquait plus de deux cents canons et un très grand nombre d'hommes d'équipage. Les Anglais disparurent à leur aise, comme ils étaient venus.

Il n'y aurait pas d'intérêt à poursuivre davantage l'histoire maritime de notre occupation de Minorque et à noter les rares convois de vivres, de munitions, les quelques détachements de soldats, qui pénétrèrent de loin en loin dans la rade de Port-Mahon. Français et Anglais semblaient se désintéresser de la question de Minorque. Chez nous, où la victoire de La Galissonnière avait été saluée par tant de joie, l'enthousiasme était tombé, on ne s'intéressait plus à la marine, qui était décidément trop malheureuse; on savait bien qu'il faudrait rendre Minorque. Chez les Anglais, leurs victoires répétées sur toutes les mers les avaient convaincus qu'au moment de la paix ils reprendraient Minorque d'un simple trait de plume; ce n'était pas la peine de faire les frais d'une expédition spéciale.

Lors de la signature du pacte de famille (15 août 1761), la France s'engageait à restituer Minorque à l'Espagne, le jour où cette puissance déclarerait la guerre à l'Angleterre; mais les malheurs de tous genres qui accablèrent les alliés à la fin de la guerre de Sept ans rendirent cette promesse vaine. Les articles XII et XXIV du traité de Paris enjoignaient à la France de restituer à Sa Majesté Britannique, dans un délai de trois mois, l'île de Minorque et le fort Saint-Philippe, « dans le même état où ils se sont trouvés lorsque la conquête en a été faite par les armes du Roi Très Chrétien, et avec l'artillerie qui y était lors de la prise de ladite île et dudit fort.... » Le 4 juin 1763, le lieutenant général Pusignieu, qui avait remplacé le comte de Lannion, mort à Mahon au mois d'octobre précédent,

faisait la remise officielle de la place et de l'île à l'amiral Brest. Le lendemain, il partait pour Toulon, emmenant sur deux vaisseaux, le *Tonnant* et l'*Hector*, sur la frégate la *Chimère*, tout ce qui restait de la garnison française.

La *Chimère*, c'est un nom symbolique pour cette expédition de 1756 : la marine et l'armée y avaient fait vaillamment leur devoir, elle avait fait battre d'enthousiasme le cœur de la France, et elle se terminait dans le plus lamentable avortement. Trois choses, de nature bien différente, rappellent aujourd'hui cette belle page, trop peu connue : *La Galissonnière* est le nom d'un cuirassé de croisière ; « Port-Mahon » est le nom d'une rue de Paris ; la mayonnaise est le nom d'une sauce, la sauce à la Mahon !



CHAPITRE XVII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR LA MÉDITERRANÉE. — 2° LA CLUE

La Clue et Du Quesne à Carthagène. — Projet de jonction des escadres de La Clue et de Conflans. — Bataille navale de Lagos. — M. de Sabran Grammont.

L'expédition de Minorque, les deux campagnes de M. de La Clue, toutes deux malheureuses : c'est là toute l'histoire de notre marine de guerre dans la Méditerranée pendant la guerre de Sept ans.

Le 8 novembre 1757, La Clue Sabran, monté sur l'*Océan*, appareillait de la rade des îles d'Hyères avec une escadre de six vaisseaux. Depuis la journée de Minorque, où il avait commandé l'arrière-garde de La Galissonnière, ce chef d'escadre était rentré au port de Toulon ; avec la difficulté de recruter des équipages, il lui avait fallu attendre près d'un an pour armer ces six vaisseaux. Il avait la mission de les conduire à Saint-Domingue, puis à Louisbourg ; mais il ne devait pas même sortir de la Méditerranée. A la nouvelle que l'escadre anglaise du vice-[illegible] gardait le détroit de Gibraltar, il était [illegible] hagène; il y attendit des renforts qui [illegible] à armer dans ce port. Deux [illegible] prêts d'abord et sorti-

rent sous les ordres de M. de Motheux; partis le 13 janvier 1758, ils rejoignaient heureusement à Carthagène l'escadre de La Clue. Le chef d'escadre Du Quesne de Menneville devait suivre; mais pour pouvoir armer trois vaisseaux et une frégate, on n'eut d'autres ressources que de prendre les équipages de la division de M. de Sabran, quand elle rentra du Levant à la fin de février.

Il faut lire les rapports des intendants du port de Toulon pour voir à quel point l'indiscipline et la désertion étaient alors les fléaux de la marine provençale. Il faut entendre aussi les paroles énergiques du chevalier de Mirabeau à M. de Moras, quand il refusa le commandement d'une petite escadre qu'on devait armer à Toulon [1] : « C'est, Monsieur, que ma vie est au roi, et non pas mon honneur. On a manqué de parole aux matelots d'une manière inouïe. Le défaut de paiement de ces misérables est une cruauté, excusée ici par la nécessité, sans doute, mais marquée par des détails qui font frémir quand on les a sous les yeux, et qui ont rendu le mécontentement universel sur cette côte. L'armement de M. Du Quesne lui a manqué dans la main devant l'ennemi; je ne puis ni ne veux m'exposer à un pareil sort. »

Du Quesne et sa petite division étaient arrivés le 27 février devant Carthagène. La Clue, qui disposait à ce moment d'un ensemble de treize voiles, voulait réparer ces longs retards et reprendre la mer dès le lendemain même. Mais la brise écarta du mouillage les quatre navires de Du Quesne et les fit donner contre l'escadre d'Osborne, qui rôdait dans ces parages. L'action se passa si vite, dans la matinée du 28 février, que La Clue n'eut pas le temps de sortir de Carthagène pour y prendre part. L'*Orphée*, de soixante-quatre canons, dut se rendre presque

1. LOMÉNIE, *Les Mirabeau*, t. I, p. 237.

tout de suite. Le *Foudroyant*, de quatre-vingts canons, malgré son nom, malgré le souvenir de La Galissonnière, malgré le nom de son commandant, petit-neveu du grand Du Quesne, ne fit pas non plus toute la résistance dont il était capable; il amena son pavillon au *Monmouth*, d'une artillerie moins puissante; c'était, dit un historien, Goliath vaincu par David. Les deux autres bâtiments furent plus heureux. La frégate la *Pléiade* put regagner Toulon et l'*Oriflamme* se retirer à Carthagène. La joie des Anglais fut grande d'avoir entre leurs mains le commandant du *Foudroyant*, qui avait été leur pire ennemi dans son gouvernement du Canada.

Tout ce que La Clue pouvait désirer à présent, c'était de procurer aux dix bâtiments qui lui restaient le sort de la *Pléiade*. Devant les dix-huit vaisseaux, les six frégates et les deux corvettes qu'Osborne et Saunders faisaient croiser auprès de Gibraltar, c'eût été folie de songer à forcer le détroit. Le ministre donna ordre à La Clue de rentrer à Toulon; il y était de retour le 26 avril 1758, six mois environ après son départ. Cette triste campagne nous avait coûté deux vaisseaux; elle avait montré que, malgré Minorque, dont nous ne faisions rien, nous étions prisonniers dans la Méditerranée.

Cependant, à n'importe quel prix, il fallait sortir de cette prison maritime. Dans l'état d'épuisement où était la France, une seule chose pouvait encore la sauver, la descente en Angleterre des escadres combinées de Toulon et de Brest. C'était le grand projet tant de fois esquissé; le moment était bien tardif, les circonstances peu favorables; mais c'était la chance suprême. Choiseul, Belle-Isle, Berryer, estimèrent que, malgré tout, il fallait la tenter, ou sinon signer tout de suite la paix aux conditions dictées par le vainqueur. La Clue reçut la périlleuse mission de con-

duire à Brest, pour les joindre à l'escadre de M. de Conflans, les douze vaisseaux et les trois frégates du port de Toulon. La campagne précédente avait révélé chez lui des qualités assez médiocres pour un commandant en chef; mais l'état-major, qui s'appauvrissait comme toute la marine, n'offrait pas le choix entre beaucoup d'officiers généraux.

La Clue n'avait pu mettre à la voile que le 5 août 1759. Pendant les mois de mai et de juin, les amiraux Broderick et Boscawen, avec vingt-trois vaisseaux et frégates, étaient venus pousser les reconnaissances les plus audacieuses sur les côtes de Provence. A l'anse des Sablettes, c'est-à-dire à la porte même de Toulon, ils avaient isolé et canonné, cinq heures durant, deux de nos bâtiments, l'*Oiseau* et la *Pléiade*. Enfin, ils avaient disparu. Quand La Clue eut à peu près ses équipages au complet et qu'il vit la mer libre, il mit à la voile [1]; son vaisseau était l'*Océan*, de quatre-vingts canons.

La traversée de la Méditerranée se fit sans incidents; mais le 17 août, dans les eaux de Gibraltar, qui nous furent si souvent fatales, l'escadre française fut découverte par Boscawen, qui l'attendait. La Clue s'imagina qu'une marche rapide lui permettrait d'échapper à cet adversaire, que l'attentat de 1755, la prise de Louisbourg en 1758 et sa croisière toute récente sur les côtes de Provence avaient rendu la terreur de notre marine. L'*Océan* était, en effet, bon marcheur; poussé par le vent d'est, il avait des chances de n'être pas rejoint; malheureusement, dans les opérations de ce genre, l'inégalité de vitesse est aussi fâcheuse pour les bons marcheurs, qui sont rapidement isolés, que pour les mauvais marcheurs, qui se font prendre tout de suite.

1. Voir l'Appendice IX. — Documents sur cette campagne : A. M., B[4] 90, et dossier *La Clue*.

Pour tromper Boscawen, l'*Océan* avait éteint ses feux de poupe; les Français, ne pouvant plus voir leur chef, ne comprirent pas le signal qui leur fut fait, au milieu de la nuit (17-18 août), de forcer de voiles et de continuer dans la direction ouest-nord-ouest. Un ordre antérieur avait indiqué la relâche et le ralliement à Cadix; cinq vaisseaux et trois frégates de notre arrière-garde, — le *Fantasque*, le *Lion*, le *Triton*, le *Fier*, l'*Oriflamme*, la *Chimère*, la *Minerve*, la *Gracieuse*, — que Boscawen avait commencé à canonner le 18 août, à partir de trois heures du matin, prirent le parti de se conformer à cet ordre. Ils errèrent tout un jour à la recherche de l'*Océan*; convaincus qu'ils le retrouveraient à Cadix, ils y abordèrent le 19. Ils y furent aussitôt bloqués par Broderick. Ce fut seulement quatre mois et demi plus tard, le 2 janvier 1760, qu'ils purent s'échapper, sous le commandement de Castillon cadet, pour ramener en France les équipages des vaisseaux brûlés à Lagos; ils étaient de retour à Toulon le 17 janvier (1760).

Quant à La Clue, réduit dans la matinée du 18 août à sept vaisseaux en tout, il avait à présent derrière lui toute l'escadre ennemie. Les Français s'avançaient sur une ligne, attaqués sur les deux bords par les Anglais. L'*Océan* se défendit avec une extrême vigueur; en une demi-heure, il démâta le *Namur*, de cent quatre canons, de Boscawen, qui était venu se mettre par son travers à une portée de fusil; l'amiral anglais dut passer avec son pavillon sur le *Newark*. L'*Océan* avait lui-même beaucoup souffert; toutes ses manœuvres étaient coupées; il avait près de cent blessés, environ quatre-vingt-dix morts, dont six officiers. La Clue, une jambe cassée, l'autre grièvement blessée, avait dû se faire remplacer à un moment par le comte de Carné Marcein.

Cependant, cinq vaisseaux anglais s'étaient acharnés

contre le *Centaure*, de soixante-quatorze canons, capitaine M. de Sabran Grammont, qui avait été canonné le premier: deux cents morts ou blessés, trois cents boulets dans la coque, son commandant couvert de neuf blessures, la mâture entièrement rasée, tel fut pour l'héroïque vaisseau le résultat d'un combat de cinq heures. De Gibraltar, où il avait été conduit prisonnier, M. de Sabran adressa un rapport au ministre, le 26 août 1759, sur le combat soutenu par le *Centaure*. Dans sa simplicité, c'est une des plus belles pages de notre histoire navale.

J'avais pris, dit-il, toutes mes dispositions « pour pouvoir faire la plus longue résistance qu'il me serait possible et donner par là le temps à l'escadre de s'éloigner pendant que j'occupais le plus grand nombre des ennemis.... Pendant que je faisais aux ennemis tout le mal que je pouvais, ils m'en faisaient encore davantage. Sur les six heures, toutes mes manœuvres étaient hachées, mes voiles emportées ou criblées de coups, ma grande vergue brisée.... Mon maître calfat vint m'avertir que j'avais quatre pieds d'eau dans la cale et qu'il y avait nombre de voies d'eau. L'état où je me voyais réduit ne fit rien changer à la résolution que j'avais prise de tenir bon jusqu'à la dernière extrémité. Je voyais avec quelque satisfaction notre escadre s'éloigner et la plus grande partie de celle des Anglais décidée à ne pas les poursuivre que je ne fusse rendu. Je me flattais qu'une défense opiniâtre de ma part pourrait les sauver. Si j'ai réussi, c'est un bien grand adoucissement à mes peines.... A sept heures et demie, comme la nuit allait commencer, mon calfat revint pour m'avertir que j'avais plus de six pieds d'eau dans la cale, qu'elle augmentait à chaque instant, et qu'une partie de mes poudres était mouillée : je me rendis. »

Après avoir fait l'éloge de ses officiers, Provençaux comme lui-même, qui furent blessés à ses côtés, le capitaine en second Castellane La Valette le jeune, les lieutenants Faudran de Taillade, Raimondis Canaux, Guiran de La Brillane, Gantès, Sabran ajoutait : « Quant à mon équipage, il est difficile, j'ose même dire impossible que l'on puisse être mieux armé que je l'étais, et qu'on trouve ailleurs plus de bravoure et de fermeté dans le soldat et dans le matelot. Ils étaient tous animés du même esprit. Pas un seul n'a quitté son poste, et tous ont combattu avec la valeur la plus déterminée.

« J'ai défendu, monseigneur, mon vaisseau autant qu'il m'a été possible. J'ai tenu jusqu'au dernier moment. Je n'ai amené le pavillon que lorsque le danger était pressant ; j'ai cru ne devoir pas sacrifier autant de braves gens que ceux que j'avais sous mes ordres et qui avaient si bien fait leur devoir. Si j'ai pu mériter votre estime, mon malheur m'en paraîtra moins grand. »

Tandis que ces admirables marins du *Centaure* s'offraient en sacrifice pour le salut de l'armée navale, la chasse continuait toujours, l'*Océan* et ses matelots se bornant à échanger de loin quelques coups de canon. Dans la nuit du 18 au 19, nouvelle désagrégation de nos forces de plus en plus réduites. Le *Guerrier*, soixante-quatorze canons, de M. Rochemore La Devèze, s'échappe au nord-ouest, gagne Lisbonne, puis Rochefort ; chemin faisant, il avait rançonné pour trois mille livres sterling un navire anglais, la *Galère de Gênes*. Le *Souverain*, soixante-quatorze canons, de M. de Pannat, s'échappe au sud-ouest jusqu'aux Canaries ; il devait tenir la mer pendant près de deux mois ; le 10 octobre, quand il rentrait à Rochefort, il livrait encore un combat. Quoi de plus décousu que la bataille de M. de La Clue ! Elle durait depuis environ quarante-huit heures : le chef ne savait ni donner ni

faire respecter un ordre d'ensemble, et chacun ne pensait plus qu'à assurer soi-même son propre salut. Ce n'était plus une escadre qui combattait; c'étaient des vaisseaux isolés qui se dérobaient dans toutes les directions.

Le 19 au matin, il n'y avait plus autour de l'*Océan* que le *Redoutable* (soixante-quatorze canons, M. de Saint-Aignan), le *Téméraire* (soixante-quatorze canons, M. de Castillon) et le *Modeste* (soixante-quatre canons, M. Du Lac de Montvert). C'était toute l'escadre de l'amiral français. La Clue ne songea plus qu'à se réfugier dans les eaux neutres du Portugal ; il alla s'embosser entre la baie de Lagos et le cap Saint-Vincent. Boscawen se souciait peu de la neutralité des eaux portugaises ; il devinait à l'avance que Pitt pardonnerait tout à sa belle victoire et qu'il suffirait d'écrire au petit Portugal une lettre, non d'excuses, mais d'explications : *de minimis non curat prætor*. Donc l'amiral anglais fond sur sa proie. L'*Océan* et le *Redoutable* essaient encore de lui échapper en se jetant à la côte; ils sont pris et brûlés ; le comte de Carné Marcein, dix officiers, cent soixante hommes de l'*Océan*, qui n'eurent pas le temps de fuir, sont faits prisonniers; pour La Clue, il avait pu se faire transporter à Lagos. Nos deux derniers vaisseaux, le *Modeste* et le *Téméraire*, sont amarinés par l'ennemi.

Ainsi se termina dans les eaux de Lagos, qui lui donna son nom, cette terrible chasse de trois jours (17-19 août 1759), commencée dans les eaux de Gibraltar. Les mêmes lieux ne voient pas toujours les mêmes scènes. C'était à la hauteur de Lagos que Tourville avait frappé sur une flotte anglo-hollandaise un des plus beaux coups de sa glorieuse carrière; mais les temps n'étaient plus où l'on pouvait, comme en 1693, inscrire sur une médaille cette devise : *A la splendeur maritime de la France*.

L'opinion publique fut sévère en France pour les offi-

[illegible] de la [illegible] de Lagos, tout pour M. de Sabran, qui fut fêté à Toulon, à Paris, à la cour, honoré d'une pension du roi. Sabran est un beau caractère, comme le dit avec raison un bon juge, le capitaine Mahan ; la défense du Centaure montre tout ce que peut faire une arrière-garde pour retarder une poursuite. Mais pour les camarades du héros, on alla jusqu'à parler de « couardise » de « désaffection à la patrie », d'« oubli du devoir ». L'écho de cette opinion et, ce qui est plus intéressant, de l'opinion des vainqueurs se retrouve dans deux lettres de M. Abbé, chirurgien-major du *Centaure*, fait prisonnier par les Anglais et emmené à Gibraltar.

« Je ne saurais vous celer la conversation que je viens d'avoir avec le lieutenant anglais qui a mis le feu à l'*Océan*. Cet homme m'a assuré que s'il avait été capable de faire une aussi mauvaise manœuvre et une aussi petite défense que nos vaisseaux l'ont faite, il se serait pendu sur le champ. Il est certain qu'il a raison.... Si le roi veut avoir une marine, qu'il commence par avoir de meilleurs marins et surtout de meilleurs soldats.... Je n'ai vu, au contraire, dans la conduite du commandant du *Centaure* que de la valeur et de l'héroïsme....

« Les Anglais tiennent ici les propos les plus humiliants contre notre nation.... Ils regardent nos officiers comme des moucherons et ils les désignent par le terme de cadets de famille qui craignent la fumée de la poudre. Ils n'exceptent de cette classe que M. de Sabran.... M. de Sabran a reçu à Gibraltar tous les honneurs auxquels il pouvait s'attendre de la part de gens qui nous détestent. Cela prouve que les Anglais, tout nos ennemis qu'ils sont, respectent la valeur et la chérissent. » Un officier anglais a dit au chirurgien-major « que sa nation avait des grandes obligations à Louis XV de faire construire d'aussi beaux vaisseaux, parce qu'elle était assurée de s'en emparer

bien vite, si on ne prenait pas des arrangements pour les mieux conduire.... On dit pis que pendre de M. de Saint-Aignan et de nombre d'officiers subalternes.... Croyez-moi : employez tous vos voins à engager le ministre de faire bâtir un vaste monastère, où il y ait bon feu, grande chère et bien du plaisir, pour y retirer la meilleure partie de ses officiers de marine, et qu'il se retourne de tout un autre sens pour tâcher de les troquer contre d'autres. Sans quoi, tout est dit. »

Rentré en France, après être resté environ quatre mois en Portugal et en Espagne pour se guérir de ses blessures, La Clue essaya de justifier sa propre conduite en accusant auprès du ministre les capitaines qui avaient fait route pour Cadix. « Je leur demande qui est-ce qui a pu les induire en erreur. Je n'ai fait qu'une même route et un seul signal. Pourquoi ont-ils quitté leurs rangs dans les colonnes où ils doivent marcher ? Je ne dis rien des frégates qui marchent sans ordres. Je n'ai plus qu'un mot à vous dire, monseigneur : les six plus anciens capitaines se sont tenus dans leurs rangs et ne m'ont point quitté. Ce sont les cinq derniers qui se sont écartés, lesquels doivent être condamnés. C'est peut-être la première fois de la vie que l'on a voulu rendre responsable le commandant d'une escadre de la séparation de ses vaisseaux. J'espère, monseigneur, que lorsque ces messieurs seront rendus en France, vous leur demanderez les raisons de leur séparation ; je vous dirai les miennes, et vous nous jugerez [1]. »

Deux ans plus tard, le 22 décembre 1761, La Clue faisait parvenir au duc de Choiseul, qui venait de prendre le ministère de la Marine, un récit détaillé de sa malheureuse campagne ; il disait encore que le désastre était

1. D'Aix, le 21 décembre 1759.

arrivé parce que la moitié de ses vaisseaux l'avait abandonné. « Je suis persuadé, monseigneur, que vous me trouverez malheureux, mais point coupable. Il est des événements à la guerre que la prudence humaine ne peut pas prévoir. C'est ici un malheur arrivé par le caprice seul de la fortune. J'espère que lorsque vous serez informé de la vérité, vous me ferez la grâce de m'accorder votre estime. » Choiseul ne tint pas longtemps rigueur au malheureux chef d'escadre; quand La Clue prit sa retraite en 1764, il reçut les provisions de lieutenant général.

La Clue imputait le désastre à la fortune. La vraie cause de son malheur était dans une série de fausses manœuvres et surtout dans l'absence d'une direction maîtresse. Il n'y avait pas à invoquer des causes honteuses : parmi les capitaines, les uns s'étaient retirés à Cadix, parce qu'ils s'étaient trompés de route; les autres s'étaient dérobés, parce qu'ils s'étaient sentis isolés. La Clue n'avait été ni lâchement abandonné ni trahi par ses officiers.

Le projet de descente était à présent impossible, puisqu'il dépendait de la jonction des deux escadres; la campagne de 1759 était donc finie. Non, hélas! Elle allait avoir bientôt une journée plus triste encore, la bataille du 20 novembre, la bataille de M. de Conflans.

On peut lire aux Archives de la Marine un plan de campagne pour l'année 1762, annoté de la main du duc de Choiseul [1] : il y est question de plusieurs croisières à établir dans la Méditerranée; mais toute l'ambition du moment, qui ne fut pas même réalisée, était de protéger notre commerce sur la côte de Barbarie et de donner la chasse aux navires anglais qui viendraient pour s'y ravitailler.

1. B[4] 104.

Un autre mémoire, beaucoup plus intéressant, est intitulé : *Reconnaissance de Gibraltar, faite au mois d'avril 1762, d'après laquelle on hasarde quelques observations sur les moyens de former une entreprise utile sur cette forteresse* [1]. C'est une enquête topographique très détaillée, suivie de tout un projet d'attaque. Gibraltar et Minorque : c'étaient bien là les données essentielles de la question maritime sur la Méditerranée. La Galissonnière avait victorieusement résolu la première partie du problème ; où était, où sera un autre La Galissonnière pour en résoudre de même la seconde partie?

1. A. M., B[4] 182, fol. 3-16.

CHAPITRE XVIII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 1° PROJETS CONTRE LES ILES NORMANDES

L'escadre de Brest. — Le duc d'Aiguillon, gouverneur de la Bretagne. — Les îles normandes. — Projets contre Jersey.

La guerre qui se fit sur la Méditerranée de 1756 à 1763 avait débuté par l'expédition de Minorque; après ce grand coup frappé par notre marine, les campagnes de la Méditerranée n'avaient plus offert que des événements d'une importance secondaire, qui ne se rattachaient que d'une manière indirecte à l'histoire militaire de cette mer. Port-Mahon avait été un début plein de promesses, mais ces promesses ne s'étaient point réalisées.

Les campagnes de la Manche et de l'Atlantique, pendant la guerre de Sept ans, n'eurent pas même cette aurore chargée d'espérances. Pendant trois ans environ, de 1756 à 1759, sur nos côtes de Normandie, de Bretagne et d'Aunis, on songea à un grand projet contre l'Angleterre. Quand on se décida à en tenter l'exécution, après je ne sais combien de retards et de contretemps, ce fut pour éprouver un grand désastre ; ce désastre ruina tout ce qu'on avait préparé et il nous mit dans la dure nécessité de différer jusqu'à une guerre future la reprise de cette idée militaire. Sur l'Océan, tout avait été subordonné à

une tentative; la ruine de cette tentative amena la ruine de notre marine.

A l'époque où l'on armait à Toulon, dans les premiers mois de 1756, l'escadre de La Galissonnière, une autre escadre était équipée dans la rade de Brest; elle se composait de douze vaisseaux de ligne et de quatre frégates, sous les ordres de M. de Conflans, lieutenant général, et du chevalier de Bauffremont, chef d'escadre. Elle immobilisait dans la Manche une partie des forces des Anglais, par la crainte qu'elle leur inspirait d'une descente prochaine. Malheureusement, l'escadre de Brest et le projet de descente ne furent pendant longtemps qu'un épouvantail chimérique. Au moment même où la guerre maritime commençait, rien n'était prêt sur les côtes de Bretagne, ni pour prendre l'offensive contre les Anglais, ni même pour prévenir leurs tentatives de débarquement. Le chevalier de La Cardonnie avait été chargé, en 1756, d'élever dans l'île d'Ouessant quelques ouvrages fortifiés; on n'avait pas pris d'autre mesure pour défendre les approches de Brest.

Quel triste témoignage à cet égard que la lettre suivante! Elle est datée du Croisic, le 24 mars 1756, et adressée au maréchal de Belle-Isle [1], qui exerçait, depuis le 30 décembre précédent, le commandement général de toutes les côtes de l'Océan.

« ... Nous ne sommes nullement prêts à les recevoir [les Anglais], et je vois avec douleur que nous n'y serons pas de longtemps. Je n'ai jamais plaint ni mes peines ni mes pas, mais il est triste de se donner bien des mouvements inutilement et d'être chargé d'une besogne qui sera toujours mauvaise, quelques soins qu'on prenne pour la rendre

1. A. M., B⁴ 74, fol. 55.

bonne.... Il n'y a aucune batterie dans la province qui soit armée; du Poitou à Brest et de Brest en Normandie, il n'y a pas une livre de poudre sur la côte, un boulet, ni un affût.... Il faut tout demander à Brest, qui n'est pas fort bien approvisionné, et qui de plus ne peut rien donner sans ordre du ministre. Si cet arrangement subsiste, il est impossible que nous soyons en état de nous défendre avant la fin de l'année.... N'ayez point d'inquiétude sur nous, monsieur le maréchal; nous tâcherons de vous prouver que nous sommes dignes de vous, et j'espère que si l'occasion se présente, vous ne nous désavouerez pas pour vos enfants.... Mais aidez-nous, je vous conjure, et donnez-nous les moyens de vous faire honneur.... »

L'auteur de cette lettre était mieux placé que personne pour savoir la vérité sur la désorganisation matérielle où se trouvait alors la défense de nos côtes de l'Océan; il n'est autre que le duc d'Aiguillon, gouverneur de la province de Bretagne. Le nom de cet arrière-petit-neveu du cardinal de Richelieu fait penser tout de suite à l'adversaire du parlement de Bretagne et au successeur de Choiseul, sur le compte duquel l'histoire a d'ailleurs trop facilement accueilli les accusations de ses ennemis; il ne rappelle pas assez d'ordinaire le nom du vaillant officier qui avait servi en Piémont dans la guerre de la Succession d'Autriche et qui, appelé au gouvernement de la Bretagne, consacra toute son énergie à préparer la guerre contre les Anglais. Marié à la fille du comte de Plélo, le général qui, malgré les méchants propos de ses ennemis, se couvrit de gloire à Saint-Cast, était digne d'appartenir à la famille du héros qui se fit tuer à Dantzig. Il faut parcourir sa correspondance conservée aux Archives de la Marine pour savoir tout ce qu'il mit d'intelligence et d'opiniâtreté à poursuivre un but qu'il ne put atteindre, car les circonstances ne lui permirent jamais d'exécuter ses des-

seins. La reconnaissance de la patrie ne va pas seulement à ceux qui ont combattu pour sa gloire ; elle va aussi à ceux qui, sans avoir eu ce bonheur, ont tout fait pour préparer la victoire ou conjurer les désastres. A ce titre, elle ira au duc d'Aiguillon, quand on connaîtra mieux son rôle militaire comme gouverneur de la Bretagne à l'époque de la guerre de Sept ans.

Environ un an et demi après l'ouverture des hostilités, la situation n'avait pas sensiblement changé ; l'escadre de Brest était toujours en état d'armement, et, en fait, elle n'était pas encore prête à prendre la mer. Le comte de Conflans informait le duc d'Aiguillon de cette triste situation, dans une lettre écrite de Brest le 27 septembre 1757.

« ... Si mon escadre avait été armée et composée comme on me l'avait dit, jamais les ennemis n'auraient osé sortir de leurs ports ; il fallait à cor et à cris de l'argent pour remplir cet objet et le préméditer de longue main. On aurait pu avoir les hommes, les canons, la poudre et les ustensiles qui manquent. Mais au lieu de cela, on a laissé faire la course, et l'intérêt particulier l'a emporté sur ce qui était juste et raisonnable pour le bien de l'État et nous a fait perdre sept à huit mille matelots, qui nous seraient à présent bien nécessaires. Ce n'est pas manque, monsieur, que je n'aie représenté bien des fois toutes ces choses et les malheurs qui en pourraient résulter. Le bien de la marine ne doit pas être perdu un moment de vue, sans quoi c'est jouer le sort et les avantages du royaume [1].... »

Le port de Brest fut encore témoin, pendant les années

1. A. M., B[4] 74, fol. 103-104. Conflans ajoute en post-scriptum : « Je viens de m'ouvrir à vous, monsieur le duc, avec confiance. Je vous prie de brûler ma lettre, quand vous l'aurez lue. »

1756, 1757, 1758, de ce spectacle qu'il avait offert en 1734 et en 1735, quand on avait fait semblant d'armer les vaisseaux de Du Guay-Trouin; c'étaient à présent les vaisseaux de M. de Conflans qui servaient à ces manifestations platoniques. Les Anglais ne les prenaient plus au sérieux; en France, ceux qui s'intéressaient à la marine en souffraient cruellement pour leurs espérances déçues et leur patriotisme humilié. On ne pouvait plus invoquer, comme à l'époque de la Succession de Pologne, le désir de ménager nos alliés d'Angleterre ; les masques étaient tombés : c'était partout, en Europe, sur mer, aux colonies, la guerre ouverte entre les Anglais et nous. Mais l'argent manquait; ce qui manquait surtout, c'était la volonté énergique de tirer parti, d'une manière sérieuse, des ressources dont on pouvait encore disposer. Dans ces premières années, notre situation maritime sur l'Océan, sans répondre ni aux nécessités de la guerre ni à l'état réel de notre marine, était loin d'être désespérée; mais à quoi aboutir avec des tergiversations perpétuelles ? On ne dira jamais assez à quel point le manque d'une volonté forte et persévérante fut fatal à notre marine pendant ces années décisives.

Chaque été « l'envie de fournir de l'étoffe à nos gazetiers » faisait parler d'armements au port de Brest. En 1758 on parlait encore d'armer le *Soleil Royal*, « ce magnifique vaisseau qu'on paraît avoir consacré à représenter tous les étés dans cette rade, malgré le désir extrême que M. de Conflans a toujours eu d'en faire un meilleur usage; mais voilà infailliblement tout ce à quoi aboutiront tous ces grands mouvements, à moins que quelque génie créateur n'intervienne pour forcer tous les obstacles que la misère des temps va opposer désormais à tous nos projets, vilaine perspective à tous égards, et qui ne peut que nous procurer des événements bien

opposés à ceux par lesquels nous avions commencé cette guerre [1].... »

La France avait inauguré la guerre dans la Méditerranée par l'expédition de Minorque; on put croire qu'elle allait l'inaugurer de même dans la Manche par une expédition contre les îles Normandes, qui aurait été la préface de l'expédition d'Angleterre. Quand Philippe Auguste avait confisqué la Normandie à Jean-sans-Terre, il avait omis de mettre la main sur les îles qui en formaient une dépendance géographique et historique. Charles V, qui a tant fait pour délivrer la France des Anglais, essaya de réparer la faute de son prédécesseur; à un moment, en 1368, des mercenaires espagnols au service de la France avaient occupé Guernesey. Mais le règne de Charles V et plus tard la guerre de Cent ans se terminèrent, sans que les îles Normandes eussent fait retour à la Normandie.

Tant que la France s'enferma dans les questions de politique continentale, elle n'eut pas trop à se préoccuper des conséquences de la négligence de Philippe Auguste et de l'insuccès de Charles V; mais, à partir du jour où elle songea à dominer sur la Manche, elle apprit à ses dépens quelle faute elle avait faite de laisser à ses rivaux des positions aussi importantes et aussi voisines. Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour comprendre la valeur militaire de cet archipel, qui s'avance comme un coin entre le Cotentin et la Bretagne, surveille à la fois Granville et Saint-Malo, coupe les communications entre Cherbourg et Brest. Jersey est à peine à vingt-cinq ou trente kilomètres de la côte française et Aurigny, à une quinzaine de kilomètres environ du cap de la Hague. D'autre part, cette proximité, si dangereuse pour nos côtes, paraissait mettre

1. Notes anonymes sur Brest, 1er février-10 mars 1758. A. M., B4 74, fol. 121 et suiv.

ces îles à la merci d'un coup de main ; quelques heures suffisaient à des corsaires malouins pour partir des bords de la Rance et apparaître devant Saint-Hélier. Aussi peut-on s'étonner qu'il faille arriver jusqu'aux premières années de la guerre de Sept ans pour entendre parler d'une expédition sur Jersey ; et encore, ce ne fut qu'un projet, qui n'entra jamais dans la phase d'exécution. On n'en connaîtrait rien sans quelques documents conservés aux Archives de la Marine.

Elles renferment une instruction pour le duc d'Aiguillon, signée du roi et du maréchal duc de Belle-Isle (Versailles, 23 novembre 1756) : le gouverneur de Bretagne était chargé d'exécuter sur l'île de Jersey une entreprise dont il avait lui-même tracé à l'avance le projet [1]. Il s'agissait de transporter à Saint-Hélier un corps de six mille hommes ; le départ était fixé au 18 janvier suivant (1757), l'attaque devait avoir lieu dans la nuit du 18 au 19. On comptait si bien sur le succès que le duc d'Aiguillon était invité à préparer dès lors une entreprise sur Guernesey, qui devait suivre la première.

Divers documents se rapportent à cette affaire. Il en résulte que, malgré l'instruction du 23 novembre, les préparatifs militaires n'étaient pas terminés et que l'adhésion du ministre de la Marine, — à cette époque Machault d'Arnouville, — sans lequel l'opération devenait irréalisable, était loin d'être assurée. Bientôt d'Aiguillon était informé qu'il ne pouvait compter sur le concours d'un hardi corsaire, François Thurot, qui, dans le plan primitif, devait prendre part à l'expédition avec deux frégates. Vivement contrarié à cette mauvaise nouvelle, il écrivit à Belle-Isle, le 24 décembre :

« Vous imaginerez aisément toute la peine que j'en

1. A. M., B[4] 74, fol. 14-17.

ressens, vu que notre expédition est totalement manquée si nous ne les avons pas, et j'en suis d'autant plus fâché que plus j'entre dans les détails de cette opération, plus je suis informé de l'état actuel de ces îles, plus je connais la possibilité, la facilité et comme la certitude du succès. Si j'étais moins jeune, si je ne craignais point de passer pour téméraire, je vous proposerais encore de hasarder l'entreprise avec la simple escorte de trois corsaires de vingt-quatre canons, qui sont actuellement armés à Saint-Malo ou du moins qui le seront avant le 20 janvier, et il y a dix contre un à parier que je réussirais, pourvu que le secret continue à être gardé comme il l'a été jusqu'à présent.... » Il proposait de différer la date du départ jusqu'au 4 février, de manière à permettre à Thurot de se procurer l'argent, les canons, les munitions qui lui faisaient défaut. Cette lettre très pressante se terminait ainsi : « Donnez-moi l'ordre de partir. Guidé par votre étoile, animé par le désir de vous plaire et de travailler à votre gloire, j'arriverai et je réussirai. Décidez, ordonnez, et j'exécuterai. »

A cette date, le projet tout entier était abandonné à Versailles, par le fait de l'opposition du ministre; Belle-Isle en informait d'Aiguillon, dans une lettre du 20 décembre 1756, sans donner d'ailleurs les raisons de Machault. « ... Je vois que les nouvelles que vous veniez de recevoir de Jersey étaient très satisfaisantes et que tout nous promettait le succès de cette expédition. Vous aurez vu, par la lettre que je vous écrivis hier, comme pense le ministère à ce sujet et combien il est agréable de former des projets. Votre lettre augmente l'humeur que j'avais déjà, mais je suis trop vieux pour ne la pas réprimer.... » Cependant Belle-Isle tient à en appeler du ministre de la Marine au roi. « Je vais mettre votre lettre dans ma poche, je vous promets d'en faire la lecture au roi avant qu'il soit

vingt-quatre heures. Je sais bien que cela ne changera pas la disposition, mais je suis bien aise de confirmer dans l'esprit de Sa Majesté que ce projet n'était pas une vision.... »

Le gouvernement renonçait donc au projet de descente à Jersey; mais pour les marins de Saint-Malo et de Granville, c'était comme une idée fixe de tenter de détruire le repaire des contrebandiers et des corsaires qui infestaient les côtes de la Bretagne et du Cotentin. En mai 1756, un négociant de Granville, Quinette de La Hogue, adressait au ministre divers documents sur un projet d'expédition contre Jersey [1]. Deux ans et demi plus tard, en décembre 1758, des armateurs de Saint-Malo proposaient d'exécuter cette entreprise avec sept ou huit navires armés en course; ils offraient de se charger de tous les frais de transport, armements, etc. Le rapport qui fut rédigé sur cette proposition dans les bureaux de la Marine n'était pas d'avis d'y donner suite. Si cette conquête réussit, elle « ne fera qu'une légère sensation en Angleterre.... Nous devons plutôt, pour le présent, songer à défendre nos possessions que chercher à en acquérir de nouvelles [2].... »

Du moins, en tentant cette expédition, on ne se lançait pas dans l'inconnu. Les moindres accidents de la topographie des îles avaient été soigneusement relevés dans des cartes et plans de toute nature; les endroits les plus favorables au débarquement, les points fortifiés avaient été décrits dans les enquêtes les plus détaillées; les devis les plus minutieux avaient été dressés pour établir toutes les dépenses. Quand on parcourt aujourd'hui ces dossiers, pour la plupart si bien informés et si précis, on a peine

1. A. M., B[4] 300, fol. 79 et suiv.
2. A. M., B[4] 74, fol. 35 et suiv.

à comprendre qu'on n'ait jamais rien tenté, car le succès paraît immanquable [1]; mais il faut tenir compte de l'épuisement de notre marine et surtout de l'incohérence de notre politique.

Malgré tout, le duc d'Aiguillon revenait toujours à cette idée. Les Archives possèdent, à la date de 1759, un dossier volumineux, composé de notes et de brouillons écrits de sa main, entrant dans les détails les plus circonstanciés sur les divers services militaires qui devaient concourir à l'expédition. Le maréchal de Belle-Isle, à qui il soumettait ces projets, pouvait d'autant mieux les soutenir qu'il était à présent ministre de la Guerre; il les approuva, mais seulement dans une certaine mesure. Il rappelait au gouverneur de la Bretagne, dans une lettre du 9 janvier 1759, combien il avait regretté, deux années auparavant, que « des intrigues » aient fait manquer ce projet. Pour le moment, il est d'avis de se borner à « une simple irruption d'un coup de main sans établissement »; il ne faut pas se laisser détourner par une expédition secondaire en somme, quoique intéressante, d'une entreprise bien autrement importante, le grand projet sur l'Angleterre, qui est à la veille d'être réalisée. Du moins, que l'on exécute « une incursion brillante et qui fasse payer au double à l'ennemi les dommages qu'il nous a faits en Bretagne.... »

Même réduit à ces proportions modestes, le projet sur Jersey ne put être exécuté, faute de quatre frégates que le ministre Berryer ne put pas ou ne voulut pas prêter. Mme de Pompadour ne put vaincre à cet égard l'opposition de Berryer, qui était cependant tout à sa dèvotion. « Et enfin le résultat est que le diable se mêle de cette affaire, que voilà la troisième fois qu'elle manque et qu'il faut y

1. Voir, en particulier, les documents réunis dans le volume B[4] 82, fol. 115 et suiv.

renoncer, du moins pour cette année. Je ne puis assez vous dire combien j'en suis fâché et le plaisir que je me faisais de l'incursion que vous auriez faite, et je partageais de tout mon cœur avec vous celui de la vengeance.... »

Belle-Isle comprenait et partageait le désappointement de d'Aiguillon : « Je vous passe les premières vingt-quatre heures d'humeur, mais il ne faut pas qu'elle aille plus loin.... » Comme pour le consoler de ce mécompte, il lui montrait tout ce qu'il y avait encore à faire pour mettre Brest en état de défense. On craint, disait-il, une attaque des Anglais sur cette ville pour le mois de mars, « le ministère anglais étant averti que toutes les batteries du port, de la rade et des parties collatérales sont désarmées et qu'une partie des troupes sont éloignées.... Le succès de l'ennemi dans cette partie nous porterait un coup mortel qui serait totalement irréparable [1].... » Pourrait-on imaginer quelque chose de plus triste que cet aveu découragé : Brest à la merci d'un coup de main, ses remparts sans canons et incapables de résistance, alors que la guerre maritime durait déjà depuis trois ans ! D'ailleurs, le danger qu'on craignait pour Brest ne se produisit pas. Ce fut sur mer que la France éprouva quelques mois plus tard, dans les eaux de Quiberon, le désastre qu'elle redoutait sur terre.

1. A. M., B[4] 74. Lettres de Belle-Isle du 9 janvier 1759, du 25 et du 29 janvier, du 7 février.

CHAPITRE XIX

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 2° DESCENTES DES ANGLAIS

L'espionnage anglais. — Les Anglais devant Rochefort. — Seconde tentative de descente à Rochefort. — Tentative contre Saint-Malo. — Les Anglais à Cherbourg. — Les Anglais à Saint-Cast.

Tandis que quelques Français, isolés et désapprouvés à l'avance par le gouvernement, préparaient dans l'ombre de modestes projets d'expédition qu'on n'exécutait jamais, le gouvernement anglais lançait des corps de débarquement sur les côtes françaises de la Manche et de l'Océan. Pendant quatre ans environ, de 1757 à 1761, les populations maritimes de l'Aunis, de la Normandie et de la Bretagne vécurent dans des alarmes continuelles. A lire les récits de ces descentes audacieuses, où l'envahisseur ne reçut qu'une seule fois la leçon qu'il méritait, on pourrait croire qu'on était retourné aux années douloureuses du moyen âge, où les hommes du Nord venaient s'établir aux embouchures de nos fleuves et rançonner nos côtes.

Les Anglais étaient admirablement renseignés sur la situation militaire de nos provinces maritimes ; un service d'espionnage très bien organisé leur permit d'attaquer à coup sûr les parties vulnérables. Avant la rupture officielle de la paix d'Aix-la-Chapelle, le gouvernement britannique, convaincu que la guerre avec la France renai-

trait au moindre prétexte, et résolu lui-même à la rouvrir à la première occasion, avait eu soin de s'enquérir de l'état des côtes de France. Comme l'espionnage qui se fait avec le plus de profit et le moins de danger est celui qui agit, pour ainsi dire, au grand jour et sous l'apparence de visites officielles, des officiers anglais, affichant ouvertement leur qualité, demandaient à visiter nos ports de guerre pour une raison quelconque; reçus avec courtoisie, conduits partout par des commandants trop confiants, ils notaient des yeux tout ce qui était de nature à les intéresser; au retour de leurs visites, ils s'empressaient de rédiger un rapport, que l'amirauté anglaise mettait en lieu sûr pour s'en servir au moment favorable.

Les choses ne se passèrent pas autrement pour notre port de Rochefort, qui faillit à deux reprises tomber dans les mains des Anglais.

En 1754, le capitaine anglais Clark, venant de Gibraltar, avait fait une sorte de reconnaissance de notre littoral; il avait voulu « voir, disait-il, l'état des fortifications des principales villes de France. » Le récit de sa visite à l'arsenal de Rochefort montre que le gouverneur de cette place avait une singulière facilité à accueillir des visites que la qualité seule du visiteur aurait dû rendre suspectes.

« Je voulais juger si, en cas de rupture, on pourrait faire réussir quelques tentatives.... J'avais ouï dire que Rochefort, quoique une place de grande importance, avait été négligé. Je m'y rendis et j'allai en uniforme voir le gouverneur. Je m'annonçai venant de Gibraltar et repassant en Angleterre. J'ajoutai que ma curiosité me poussait à voir la place, le port et les vaisseaux. Il fut très poli; on me montra tout. Je montai à bord de six vaisseaux nouvellement construits et un ingénieur m'accompagna autour de la place. Je fus surpris de trouver que, quoiqu'il

y ait un bon rempart avec un revêtement, la plus grande partie n'était flanquée qu'avec des redans, qu'il n'y avait point d'ouvrages extérieurs, point de chemin couvert.... L'ingénieur m'a dit que cette place était restée dans cet état depuis soixante-dix à quatre-vingts ans. Je n'ai point de plan de la place, je n'ai même rien par écrit; on m'avait assez parlé de toute la ville, et j'ai même trouvé fort extraordinaire qu'on me laissât aller partout et voir tout.... » A la fin de cette lettre, le capitaine Clark soumettait ses observations sur un plan d'attaque d'une place qu'il connaissait à merveille. Les Anglais n'étaient pas moins bien renseignés sur le port de Brest; ils possédaient sur la rade un plan très exact, daté de 1757 [1].

Les résultats de l'enquête du capitaine Clark avaient été portés à la connaissance de William Pitt, secrétaire d'État, en juillet 1757; deux mois plus tard, les Anglais débarquaient sur les côtes de l'Aunis. L'endroit était bien choisi; les renseignements de Clark, malheureusement trop exacts, avaient été confirmés par ceux d'un traître, le pilote Thierry, qui connaissait tous les détails de la navigation dans ces parages : il avait indiqué les moyens de tenter un coup de main sur l'île d'Aix, la plage de Fouras et les chantiers de Rochefort.

Le 7 septembre 1757, une flotte anglaise mit à la voile de Spithead. Forte de dix-sept vaisseaux de ligne et d'environ soixante-cinq bâtiments de transport, elle était sous les ordres des amiraux Hawke, Knowles, Broderick; le premier, qui commandait en chef, devait être, deux ans plus tard, le vainqueur de M. de Conflans. Un corps de débarquement, d'une dizaine de mille hommes, était commandé par le général Mordaunt. C'était certes plus qu'il n'en

1. A. M., B[4] 94, fol. 106-107 : traduction de la lettre de Clark, connue seulement en 1760.

fallait pour assurer le succès. On commençait à peine, en 1757, à travailler aux fortifications de l'île d'Aix; pour celles de Rochefort, elles étaient toujours dans l'état où Clark les avait vues; à Fouras, qui commande l'entrée même de la Charente, il n'y avait pas une batterie en état et au plus trois cents hommes de troupes.

Sans avoir rencontré aucun navire de guerre, ni dans la Manche ni dans les parages de la Bretagne, au cours d'une traversée qui ne dura cependant pas moins de treize jours, la flotte anglaise était signalée le 20 septembre au soir dans les eaux du pertuis d'Antioche. Deux vaisseaux français, le *Prudent* et le *Capricieux*, qui étaient en rade, n'eurent que le temps de se retirer dans l'embouchure de la Charente. L'apparition inattendue de forces aussi considérables paralysa l'énergie des défenseurs de Rochefort. Le commandant de la marine, M. de Guébriant Budes, et l'intendant de la marine, Ruis Embito de La Chesnardière, furent beaucoup plus occupés de mettre en lieu sûr les documents officiels, les papiers de l'intendance et leurs effets personnels, que de travailler à la défense de la place; on aurait dit qu'ils étaient convaincus que la reddition de la place était fatale et qu'ils ne songeaient qu'à obtenir une capitulation dans les conditions les moins défavorables.

Si les défenseurs de Rochefort péchèrent par excès de prudence ou plutôt par pusillanimité, les Anglais péchèrent par défaut d'audace et de rapidité. Arrivée au pertuis d'Antioche le mardi 20 septembre, leur escadre ne mouilla que quarante-huit heures après, le jeudi 22, devant Fouras. Le petit fort de Fouras était commandé par M. Du Pin de Belugard, capitaine de vaisseau, qui avait à sa disposition quelques soldats et sept cents gardes-côtes; M. de Langeron, lieutenant général, vint augmenter cette petite garnison, le vendredi 23 au matin, avec des soldats de la

marine et des Suisses; il avait laissé en arrière huit cents hommes, à la position du Vergeroux, en amont de l'embouchure de la rivière. Toutes ces forces étaient bien insuffisantes pour s'opposer au débarquement d'un corps de dix mille hommes; cependant la fermeté de M. de Langeron, son habileté à éparpiller son monde, pour grossir aux yeux des assaillants le nombre de ses troupes, en imposèrent à l'ennemi : rien ne fut tenté du côté de Fouras.

Le 23, à midi, quelques vaisseaux anglais ouvrirent le feu devant l'île d'Aix; l'un d'eux, le *Magnanime*, courut à un moment un danger assez sérieux, car il faillit s'échouer sur une roche [1]. Mais cet accident ne nous servit en rien; les seize canons qui composaient la batterie de l'île furent promptement réduits au silence. L'attaque de l'île d'Aix et sa reddition avaient demandé cinq heures en tout.

A Rochefort, on vivait dans les alarmes, sans rien faire d'ailleurs contre le danger grandissant. Dans la nuit du 25, on s'attendit à chaque minute à voir arriver l'ennemi. C'était à l'époque des plus fortes marées, le vent était à souhait; du balcon de l'intendance, on pouvait, grâce au clair de lune, distinguer toutes les évolutions des Anglais. Plusieurs de leurs vaisseaux s'étaient approchés du platin d'Angoulins, comme pour procéder au débarquement sur la plage de Chatelaillon. Cependant la nuit se passa, la marée descendit, et les Anglais n'avaient point bougé. Ces alarmes se renouvelèrent encore le 26, le 27 et le 28. A mesure qu'elles se reproduisaient, elles devenaient moins vives, car les retards des Anglais ne pouvaient s'expliquer que par la peur qu'ils avaient eux-mêmes de tomber dans un piége. On eut le temps d'élever quelques retranchements, de poster quelques troupes à

1. Le commandant du *Magnanime* était Richard Howe, qui devait jouer un rôle important dans la guerre d'Amérique et livrer la bataille du 13 prairial an II (affaire du *Vengeur*).

Fouras, à Angoulins, à Soubise. Plus la descente des Anglais tardait, plus il y avait de chances qu'elle échouât.

Enfin, après six jours entiers perdus depuis la prise de l'île d'Aix, une galiote anglaise vint attaquer Fouras dans la nuit du 28 au 29 septembre. Langeron avait à sa disposition deux chaloupes canonnières, qui tinrent l'ennemi en respect. Le général anglais, qui fit preuve d'une singulière timidité, conclut de la résistance de Fouras que le débarquement y était impossible. Bref, le 30 septembre, les navires anglais, dispersés depuis leur arrivée entre l'île d'Aix et la Charente, se réunirent en une seule flotte, et le 1er octobre, ils reprirent la haute mer. Tout le résultat de la « besogne très plate des Anglais [1] » pendant les dix jours où il avait croisé sur les côtes de l'Aunis et de la Saintonge, avait été de détruire les batteries de l'île d'Aix et de s'emparer de quelques canons. En regagnant Portsmouth, la flotte anglaise perdit un navire, par le travers du cap Lizard, qui fut pris par un corsaire de Dunkerque.

On comprend que cet avortement ridicule ait causé en Angleterre un dépit d'autant plus vif qu'il n'avait d'autre cause que la maladresse des généraux mêmes. Mordaunt fut mis en accusation ; bien que sa responsabilité parût beaucoup plus engagée que celle de Byng dans l'affaire de Port-Mahon, le procès se termina par un acquittement.

La délivrance inespérée de Rochefort n'avait pas tenu à une autre cause qu'à l'inaction des Anglais ; s'ils s'étaient donné la peine de descendre de leurs vaisseaux, Rochefort eût été perdu sans ressources. De ces tristes évé-

1. Mot du marquis de Mirabeau ; il était campé à Chatelaillon, « entouré, dit-il, de figures de gardes-côtes qui eussent donné à Callot des idées pour les caricatures militaires. » Loménie, *Les Mirabeau*, t. I, p. 243-244. — Sur cette campagne navale des Anglais : Tulau, *R. M. C.*, 1892.

nements il se dégageait pour nous une leçon bien claire : il fallait à tout prix fortifier les îles et les pointes de terre qui protègent l'accès de la Charente et fortifier aussi le port même de Rochefort. On n'y songea qu'en partie, car on se borna à reconstruire les ouvrages de l'île d'Aix, sans rien faire de plus, ni pour la défense fixe, ni pour la défense mobile. Les Anglais pouvaient recommencer leur tentative; ils ne manquèrent point de le faire, mais sans réussir mieux la seconde fois que la première.

Le 4 avril 1758, Hawke se montrait de nouveau devant l'île d'Aix; son escadre, forte de sept vaisseaux et de trois frégates, ne portait pas cette fois de troupes de débarquement; il s'agissait moins d'occuper Rochefort que d'insulter nos côtes. Cinq vaisseaux de ligne, deux frégates et une quarantaine de navires de commerce étaient au mouillage de l'île d'Aix lors de cette seconde apparition de l'ennemi. Comme il n'y avait pour nos bâtiments aucune rade de refuge, ils n'eurent d'autre parti que d'aller s'échouer à la côte. Les navires de commerce gagnèrent les bancs de vase qui entourent l'île Madame; les navires de guerre songèrent à atteindre Rochefort; la marée faisant défaut, ils s'échouèrent auprès de Fouras. Hawke n'eut pas le temps de tirer profit de cet accident. M. de Langeron, un des rares officiers qui avaient montré de l'énergie dans l'affaire de l'année précédente, tira en quelques heures nos navires de ce mauvais pas; il les fit délester pendant la nuit; ils purent ainsi, à la marée suivante, remonter la Charente jusqu'à Rochefort; pour le moment, ils étaient soustraits à l'ennemi. Hawke, d'ailleurs, se borna à cette courte démonstration et à une nouvelle destruction des ouvrages de l'île d'Aix; le 7 avril, au bout de trois jours, il disparut au large pour reprendre sa croisière dans le golfe de Gascogne.

Battant en tous sens la région de l'Atlantique entre

l'île d'Ouessant et le cap Ortegal, il mit en état de blocus à peu près toute l'étendue de nos côtes de l'Atlantique. Les convois marchands sortis de Bordeaux et de la Rochelle furent interceptés par son escadre. Un vaisseau anglais, le *Dorsetshire*, faisant partie d'une division de six vaisseaux de guerre, enleva même, entre Lorient et Brest, le 29 avril 1758, un vaisseau de soixante-quatre canons, le *Raisonnable*, qui venait de sortir des chantiers de la marine royale. On prétendait que le chevalier de Rohan, qui le commandait, avait amené son pavillon sans beaucoup de résistance. Cependant le ministre de la Marine, M. de Massiac, adressa au capitaine du *Redoutable*, qui fut deux mois prisonnier en Angleterre, des félicitations officielles [1] : « On ne pouvait porter plus loin la résistance et l'intrépidité. Si vous avez succombé, ce n'est que sous le poids des forces infiniment supérieures. »

L'héroïsme, même condamné à l'impuissance, est la rançon qui adoucit l'amertume de la défaite. En 1756, à la hauteur de Rochefort, deux capitaines français, M. de Maureville et M. de Lizardais, commandant l'*Aquilon*, de quarante-huit canons, et la *Fidèle*, de vingt-six, s'étaient couverts de gloire, en luttant, il est vrai, à conditions égales, contre le *Colchester*, de cinquante pièces, et le *Lynx*, de vingt. Les adversaires s'étaient séparés, après une action de plusieurs heures, à bout de forces et de munitions ; l'*Aquilon* n'avait plus de sabords; son capitaine s'était conduit en héros. Le bras emporté par un boulet, il n'avait cessé de commander la manœuvre. « Courage ! criait-il, grand feu ! Je défends d'amener. »

Pendant l'année 1758 où Hawke faisait sa seconde in-

1. 9 juin 1758. A. M., B[4] 80, fol. 31. — Pépin de Belle-Isle était capitaine en second du *Raisonnable*.

cursion sur les côtes de l'Aunis, deux tentatives contre Saint-Malo et ses environs, une tentative contre Cherbourg [1], montrèrent combien étaient justifiées les inquiétudes que le duc d'Aiguillon exprimait à Belle-Isle dès le début de la guerre.

Saint-Malo, la cité des corsaires, a toujours eu la gloire de provoquer les colères des Anglais. Ayant sans doute entendu parler des projets contre Jersey qui se préparaient alors sur les bords de la Rance, pensant venger en une fois toutes les injures qu'ils avaient reçues de la patrie de Du Guay-Trouin, les Anglais avaient réuni des forces considérables, cent vingt voiles et un corps de débarquement de seize mille hommes, sous les ordres des amiraux Anson, Hawke, Knowles, tous trois connus comme de hardis marins, et d'un général, héritier d'un grand nom, le duc de Marlborough.

Le dimanche 4 juin 1758, la flotte ennemie, naviguant avec autant de sécurité que sur les côtes mêmes de l'Angleterre, vint mouiller vis-à-vis du cap Fréhel ; le lendemain, elle se transporta dans la baie de Cancale. Il n'y avait à cet endroit que quelques fortifications sans valeur ; aussi les Anglais purent débarquer à leur aise, quand la marée le leur permit, au petit havre de la Houle, dans la soirée du même jour 5 juin. De là, sans coup férir, ils occupèrent Cancale. Après avoir publié un manifeste, daté de Cancale, pour avertir les habitants de se soumettre aux réquisitions militaires, Marlborough se mit en marche vers les embouchures de la Rance.

Le marquis de La Châtre, qui commandait à Saint-Malo, n'avait en tout que deux mille hommes, dragons et gardes-

1. Sur les descentes des Anglais en 1758, divers documents : A. M., B[4] 78. Cf. HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie au XVII[e] et au XVIII[e] siècle*, t. I, chap. II. Abbé PARIS-JALLOBERT, *Descente des Anglais à Cancale en 1758*. Rennes, 1888.

côtes; il s'enferma dans la place, résolu à se défendre jusqu'à la mort. Saint-Servan, ville ouverte, n'avait pu être mis en état de défense. Marlborough y pénètre, met le feu à un vaisseau de cinquante canons et à deux frégates qui étaient sur les chantiers, à une vingtaine de corsaires, à une soixantaine de navires de commerce, aux magasins; ces dégâts coûtèrent à la malheureuse ville une douzaine de millions. Retiré ensuite dans son camp de Paramé, Marlborough envoya à Saint-Malo une sommation de capituler, puis il fit mine de se préparer à un assaut. Cependant le duc d'Aiguillon rassemblait quelques troupes à Dinan. Comme la position des Anglais n'était rien moins que sûre et que la destruction de Saint-Servan pouvait être regardée comme un prix suffisant de cette expédition, Marlborough se replia du côté de Cancale, en achevant de tout ravager sur son passage.

Le dimanche 11 juin, le rembarquement des Anglais se fit à Cancale, toujours dans les conditions de tranquillité qui donnent à ces descentes audacieuses le caractère de manœuvres régulières. Puis la flotte ennemie appareilla le 17 et elle resta en vue jusqu'au 22. Le bruit courut qu'elle allait se porter sur Granville, dont le port renfermait à ce moment soixante-dix navires de commerce et de pêche; mais les Anglais n'exécutèrent pas ce nouveau coup de main. On se demande ce qui eût bien pu les empêcher de renouveler à cet endroit leurs exploits de Saint-Servan, puisqu'il n'y avait pas un seul navire de guerre pour s'opposer au débarquement.

Après avoir ruiné Saint-Servan, les Anglais songèrent à ruiner Cherbourg. En 1738, sur les vives instances de M. de Caux, directeur des fortifications, on s'était décidé à entreprendre, aux embouchures de la Divette, les travaux qui avaient été projetés par Vauban dès 1686, quand il

avait voulu tirer parti de cette position « audacieuse ». Il ne s'agissait à cette époque que de l'établissement d'un port de commerce avec un chenal d'accès, des écluses et deux jetées; mais ces travaux modestes firent ombrage aux Anglais, qui ne voulaient pas admettre que la France pût avoir une station maritime au milieu de la Manche, à six heures de l'île de Wight.

Dans les premiers jours d'août 1758, la flotte de Richard Howe rôda devant les côtes nord du Cotentin; elle portait un corps de débarquement de six mille hommes, sous les ordres du général Thomas Bligh. Comme la France n'avait pas un seul vaisseau dans ces parages et que les quatre mille gardes-côtes réunis sous les ordres du comte de Raymond, maréchal de camp, ne pouvaient s'opposer sur une côte non fortifiée à la descente d'une flotte de guerre, les Anglais eurent tout le temps de choisir l'endroit le plus propice à l'exécution de leur projet. Après être restés en vue du 2 au 7 août, ils descendirent le 7 et le 8 dans les parages de la pointe de Querqueville, à l'ouest de Cherbourg. De là, l'armée de Bligh se porta sur cette ville; elle ne fut pas défendue, M. de Raymond l'avait évacuée pour se retirer au sud, sur Valognes. Les Anglais restèrent à Cherbourg et dans les localités voisines environ une semaine, jusqu'au 16 août. Ce séjour fut employé par eux à détruire méthodiquement tous les travaux maritimes qui étaient en cours d'exécution, à combler le chenal en y jetant de gros blocs et en y coulant un navire, à enclouer les canons et les mortiers qu'on n'avait pas eu le temps d'évacuer, à incendier une vingtaine de navires de commerce; l'ensemble de ces dommages, dont une partie ne pouvait être réparée avant plusieurs années, se montait à environ cinq millions de livres. Cependant le maréchal de Luxembourg avait été envoyé pour reprendre Cherbourg; les Anglais s'embarquèrent, sans l'attendre,

dans la nuit du 15 au 16 août. Leur besogne était terminée : Cherbourg était réduit à un monceau de ruines et de cendres.

Moins de trois semaines plus tard, la même flotte et le même corps de débarquement se montraient dans les eaux de Saint-Malo, pour recommencer le coup de main du mois de juin précédent, qui n'avait qu'en partie réussi. Cette fois encore, Howe renonça à attaquer de front, du côté de la mer, le port de la Rance. En juin, il avait débarqué du côté de l'est, dans la baie de Cancale ; en septembre, il débarqua du côté de l'ouest, vers le cap Fréhel. Faut-il constater une fois encore que pas un seul bâtiment de guerre français ne vint gêner ces opérations ?

Le 3 septembre 1758, la flotte de Howe, forte de cent cinq voiles, était signalée au cap Fréhel; le soir, elle mouillait à l'est du fort de la Latte. Le lendemain matin, 4 septembre, les troupes de Bligh opéraient leur débarquement à l'embouchure de la petite rivière de Saint-Briac. Tandis que la flotte de Howe restait au mouillage dans la baie de Saint-Cast, Bligh établissait son camp entre Saint-Briac et Dinan, pour préparer ses démonstrations contre Saint-Malo. Cette opération avait pour condition le passage de la Rance à Dinan. Heureusement pour nous, le duc d'Aiguillon, qui montra dans ces circonstances critiques autant d'activité que d'intelligence, — on peut s'en convaincre en parcourant sa correspondance dans les Archives de la Marine, — était accouru à la première heure de Brest à Lamballe et avait jeté des troupes à Dinan. Les descentes répétées des Anglais avaient provoqué dans toute la Bretagne une explosion de douleur patriotique. « Boirons-nous assez de ce calice d'humiliation, disait le chevalier de Mirabeau, et pouvons-nous espérer une fin aux insultes et aux injures ? » Les gen-

tilshommes bretons écrivaient de toutes parts à d'Aiguillon pour lui demander de servir sous ses ordres.

Bligh, se sentant trop en l'air du côté de Saint-Briac, voulut se replier vers l'ouest, du côté de Saint-Cast. Au cours de ce mouvement, d'Aiguillon, qui avait eu le temps de réunir à Lamballe quelques bataillons de troupes régulières et quelques régiments de milice, se porta vers le nord pour jeter les Anglais à la mer. Il les surprit le 11 septembre sur la plage de Saint-Cast, au moment où ils commençaient à s'embarquer. L'affaire fut conduite avec la plus grande vigueur. Le chevalier de Mirabeau, dans la fièvre de la victoire, écrivait à son frère : « Nous avons enfin peigné les Anglais.... Pour trois cents hommes environ blessés ou tués, nous leur en avons fait laisser à l'engrais de la plage de Saint-Cast environ mille ou douze cents, et de plus autour de huit à sept cents prisonniers. Je m'en porte très bien.... » La flotte de Howe, mouillée au large, n'avait pas pu participer à l'action, elle se borna à recueillir les vaincus et elle s'empressa de quitter cette côte où l'audace de l'Angleterre avait enfin reçu sa punition.

La journée du 11 septembre 1758 fut saluée en Bretagne et dans toute la France par de grandes manifestations de joie. Des chants patriotiques furent composés pour la circonstance. Le duc d'Aiguillon, qui eut jusqu'à la fin tout le mérite de cette action brillante, quoi que la calomnie ait pu prétendre plus tard à cet égard, fut alors le héros du jour.

« Je doute fort, écrivait Voltaire dans une de ses lettres (2 octobre 1758), qu'on ait tué trois mille hommes aux Anglais auprès de Saint-Malo; mais j'avoue que je le souhaite. Cela n'est pas humain; mais peut-on avoir pitié des pirates ? » Les Bretons avaient toutes les raisons d'être fiers de cette victoire, et l'on comprend que le souvenir en ait été conservé par une colonne élevée, cent ans plus

tard, au sommet des dunes de Saint-Cast. Les côtes de Bretagne allaient être pour quelque temps à l'abri des incursions des « pirates » ; mais la vraie protection des côtes, la seule qui puisse être efficace ou du moins qui puisse prévenir les descentes des flottes ennemies, consiste dans l'emploi d'escadres croisant en pleine mer ou à proximité du rivage. Dans aucune de ces circonstances, ni à Cancale, ni à Cherbourg, ni à Saint-Cast, la marine n'avait été appelée à remplir sa mission. Notre escadre était restée à l'ancre dans la rade de Brest, paralysée par sa propre impuissance ; car depuis deux ans que la guerre durait, elle n'était pas encore prête à prendre la mer.

CHAPITRE XX

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 3° CAMPAGNE DE 1759

Projets de descente en Angleterre. — Plan de la campagne de 1759. — Le maréchal de Conflans. — La sortie de Brest. — La bataille de Quiberon ou des Cardinaux. — Le chef d'escadre Bauffremont. — Les Anglais à Belle-Ile. — Les vaisseaux de la Vilaine. — Croisière de Thurot. — Nouveaux projets de descente en Angleterre.

L'année 1758 avait été féconde en malheurs militaires pour la France maritime. Aux descentes si souvent répétées des Anglais sur les côtes de la Saintonge, du Cotentin et de la Bretagne, s'était ajoutée la perte de Louisbourg, qui présageait celle de Montréal. La France renonçait donc à faire sortir ses escadres, elle qui deux ans plus tôt avait fait si brillante figure, lors de l'expédition de Minorque ? Le gouvernement, tiraillé en sens divers par les affaires d'Allemagne et par les affaires maritimes, tout porté d'ailleurs à donner aux premières la plus grande partie de son attention, attendait toujours je ne sais quelle occasion pour agir sur mer; mais les Français, qui comprenaient que l'Océan était pour nous le véritable théâtre de la lutte, harcelaient le ministère de projets, comme s'ils s'étaient entendus pour le faire sortir de son inexplicable torpeur.

Bigot de Morogues, le fondateur de l'Académie de Marine, proposait d'armer au plus tôt les vingt-cinq vais-

seaux de ligne et les frégates qui restaient inutiles dans les ports de Brest, Rochefort et Lorient, et de les faire sortir à tout prix; car les vaisseaux qui restaient dans la rade de Brest n'étaient qu'un vain épouvantail. On formerait ainsi plusieurs escadres pour croiser sur les côtes de l'Irlande et de l'Angleterre, en particulier pour brûler les navires charbonniers de Newcastle, ou sur les côtes de Frise, pour détruire à Embden les corsaires du roi de Prusse. Une forte escadre, de dix-huit à vingt vaisseaux, resterait dans la Manche pour menacer les ports anglais et faciliter ainsi le succès des autres croisières. L'auteur de ce projet ne se propose donc que de rendre aux Anglais le mal qu'ils nous ont fait, en insultant et en pillant leurs côtes, sans songer à une descente en règle. Dans la Manche où il n'y a, dit-il, de rade bien praticable qu'à la Hougue et à Dunkerque, il parle de la rade d'Ambleteuse comme d'une position dont la marine devrait tirer parti [1]. C'est la première fois, croyons-nous, qu'un marin signalait cette position; Napoléon devait en faire, environ quarante ans plus tard, la base de son expédition d'Angleterre.

On en revenait, par la force des choses, à l'idée d'un débarquement dans les îles Britanniques; car c'était le vrai moyen de nous venger en une fois et de finir la guerre. « ... Les Anglais sont nos seuls et véritables ennemis, dit avec raison un mémoire de juillet 1759 [2]. C'est en portant la guerre chez eux que nous pouvons les forcer à faire la paix; c'est le seul moyen d'en faire une honora-

1. A. M., B⁴ 313. 31 janvier 1759.

2. A. M., B⁴ 82, fol. 11-19. — De ce mémoire on peut en rapprocher un autre, du 26 juin 1759; il démontre « que la France n'a de véritables ennemis que les Anglais,... que la guerre que nous faisons en Allemagne est ruineuse en hommes et en argent... », que la descente en Angleterre est la seule solution de la guerre. A. M., B⁴ 83, fol. 14.

ble.... » Mais que d'avis différents, et sur les moyens d'action, et sur le but à atteindre !

Dans un mémoire adressé au maréchal de Conflans, le 5 août 1759, M. de Mac-Carty recommandait un débarquement en Irlande vers Kinsale, dans le voisinage de Cork; l'opération était d'un succès assuré pour un corps de douze à quinze mille hommes, car cette armée devait être aussitôt soutenue par le concours matériel et moral des Irlandais [1].

Un autre mémoire [2], qui est aussi de l'année 1759, parle d'une descente en Irlande, mais comme d'une diversion ou plutôt d'une préface de l'expédition principale. Celle-ci pourra se faire avec le concours de l'Espagne, mais elle devra être effectuée en une seule fois et sur un seul point. L'auteur, qui invoque le souvenir du maréchal de Saxe, recommande vivement, comme préférable à toutes les autres positions, la partie de la côte d'Essex qui est comprise entre la rivière Crouch et la baie de Maldon; la côte est à proximité de Dunkerque, d'un abord facile, et la distance jusqu'à Londres n'est que de onze lieues, à travers un pays plat. Ce mémoire très développé devait plus tard être remis à Bourrienne, pour le faire passer sous les yeux du Premier Consul.

Cette idée qui était dans l'air, et que d'autres mémoires encore présentent sous des formes différentes [3], c'était au gouvernement à lui donner un corps, à la préciser, à l'exécuter. Le maréchal de Belle-Isle, alors ministre de la

1. A. M., B⁴ 82, fol. 36 et suiv. — Voir un autre mémoire sur une expédition en Irlande, de la même époque (4 avril 1759) : A. N., AF III 186ᵃ ; dossier 857 nº 5. Deux autres exemplaires : A. G., Angleterre, 1 ter.

2. A. N., AF IV 1597.

3. Voir un mémoire, du 14 août 1759, sur une triple expédition de Dunkerque, de Bretagne et du Havre, à l'aide de bateaux plats : A. M., B⁴ 82, fol. 20-24.

Guerre, y pensait depuis longtemps; s'il avait aidé Berryer à devenir ministre de la Marine, c'est qu'il avait cru trouver en lui le collaborateur qui lui était nécessaire. Bien qu'il se fût vite aperçu de son erreur, il persista dans son projet. Choiseul l'approuvait, et il était le personnage le plus influent du Conseil. L'adhésion de Choiseul devait entraîner celle de Berryer.

La première idée de Belle-Isle, conforme au projet de Bigot de Morogues, avait été de réunir, entre Boulogne et Ambleteuse, une flottille de bateaux plats pour transporter cinquante mille hommes. En vue de ce projet, il avait commencé à faire établir une centaine de bouches à feu le long de cette partie de la côte du Boulonnais. Mais, comme les travaux d'Ambleteuse auraient demandé beaucoup de temps et d'argent, le maréchal renonça à cette combinaison pour adopter la suivante.

Grâce à l'alliance autrichienne, nous pouvions disposer à ce moment de la côte des Pays-Bas. De là, l'idée de réunir en Flandre un corps d'une vingtaine de mille hommes, qu'on dirigerait par terre sur Ostende; cette armée devait être sous les ordres de Chevert. Le lieu de débarquement était celui-là même que l'on vient d'indiquer, d'après un mémoire anonyme de 1759 : la baie de Maldon ou l'embouchure de la Blackwater, sur la côte d'Essex, avec sa vaste étendue de plage et la facilité d'arriver très vite à Londres, distant d'une dizaine de lieues. L'idée avait un grand mérite : elle était nouvelle, elle déjouait par suite les prévisions des Anglais, habitués à être sur leurs gardes dans la Manche et ne se défiant pas d'une attaque venue d'Ostende. D'Ostende à la Blackwater, il s'agissait de traverser un bras de mer de quarante lieues de large au plus. Mais comment le traverser ? C'est ici que le projet se complique de données qui devaient en rendre l'exécution bien hasardée.

Une autre armée, aussi de vingt mille hommes, serait réunie en Bretagne, sous les ordres du duc d'Aiguillon; son objectif serait le golfe de la Clyde, sur les côtes occidentales de l'Écosse [1]. Elle y serait conduite par une escadre de trente-cinq à quarante vaisseaux de ligne, laquelle serait formée à Brest par la réunion des escadres de la Méditerranée et de l'Atlantique. Après avoir débarqué vers Glasgow le corps du duc d'Aiguillon, la flotte devait contourner par les Orcades les côtes septentrionales de l'Écosse, passer dans la mer du Nord, se rabattre sur Ostende et couvrir la traversée du corps de Chevert. Il avait été question aussi de n'envoyer en Écosse, avec d'Aiguillon, qu'une petite escadre, tandis que le gros de la flotte croiserait dans la Manche, pour aider par une diversion à l'opération de Chevert. Enfin, une petite division navale, sortie de Dunkerque sous les ordres du corsaire Thurot, devait se jeter sur l'Irlande.

En résumé, l'attaque principale, dirigée par Chevert sur les côtes d'Essex, devait être soutenue par deux diversions, l'une en Écosse avec d'Aiguillon, l'autre en Irlande avec Thurot. Des trois parties de ce plan trop compliqué, la dernière seulement, l'expédition d'Irlande, fut exécutée et fut sur le point de réussir.

On avait commencé à parler de ces projets à la fin de 1758; mais la refonte du plan d'ensemble, le mauvais état du matériel, la pénurie des fonds, amenèrent de très nombreux retards. Ce fut seulement aux mois d'août et de septembre 1759 que les instructions officielles furent envoyées aux officiers généraux qui devaient commander l'expédition [2].

1. Sur le projet de descente en Écosse, nombreux documents de 1759 : A. M., B^4 84, 85.

2. Sur la campagne même de M. de Conflans, très nombreux documents : A. M., B^4 86, 87, 88.

Du 1er août 1759, pouvoir donné au duc d'Aiguillon, en souvenir de son rôle dans l'affaire de Saint-Cast, comme lieutenant général commandant l'armée qui doit s'embarquer pour passer dans la Grande-Bretagne. Du 26 août, instructions à M. de Conflans d'une part, et d'autre part à Bigot de Morogues ; celui-ci doit prendre le commandement de six vaisseaux détachés de l'armée navale de Brest pour servir d'escorte au convoi que le duc d'Aiguillon fait rassembler au Morbihan, à destination de la Grande-Bretagne. Du 10 septembre, mémoire politique pour indiquer au duc d'Aiguillon la conduite à suivre après son débarquement en Écosse, si la cour de Londres fait des ouvertures d'accommodement; le roi lui rappelle qu'il n'a voulu prendre aucune sorte d'engagement avec la maison de Stuart [1]. Du 13 septembre, instruction militaire au duc d'Aiguillon, signée du maréchal de Belle-Isle. Aussitôt après son débarquement dans les parages du golfe de la Clyde, il devra s'empresser de marcher sur le château d'Édimbourg, pour en faire sa principale place d'armes. On l'informe aussi des préparatifs qui se font sur les côtes de Normandie et de Flandre, pour une seconde expédition sous les ordres du maréchal prince de Soubise: singulière idée de donner au vaincu de Rosbach le commandement, même nominal, d'une affaire de cette importance !

Du 15 septembre, lettre du roi, contresignée Berryer, « à Monsieur Bigot de Morogues, capitaine de mes vaisseaux, commandant le *Magnifique.* » Pour conduire les

1. Un mémoire anonyme de 1759 (A. M., B4 82, fol. 56 et suiv.) expose les raisons du roi pour ne pas lier partie avec le Prétendant : « ... Ce prince n'a pas la tête assez bien faite pour que l'on puisse diriger une entreprise considérable sur ses avis.... Il est entouré de personnes des deux sexes très suspectes et qui, vraisemblablement, le trahissent.... »

troupes du duc d'Aiguillon à la côte occidentale d'Écosse, il doit doubler l'Irlande, passer par le cap Cantyre et gagner l'entrée du golfe de la Clyde, vers Irvine. Là, en s'informant auprès des pilotes et des pêcheurs, il déterminera, d'accord avec le duc d'Aiguillon, le lieu précis de la descente. Si cette descente ne peut s'effectuer, il verra à tourner l'Écosse par le nord, pour venir débarquer le corps de d'Aiguillon à la côte orientale ; après quoi, il regagnera lui-même le port de Dunkerque. En cas d'échec, il devra brûler ses vaisseaux et se jeter à la côte, pour servir sous d'Aiguillon. En somme, cette instruction du 15 septembre, qui donnait les derniers ordres, est un vrai modèle d'instruction non précise, où rien n'avait été nettement prévu, où tout était plus ou moins abandonné au hasard.

Cependant tous les préparatifs semblaient terminés. Les listes d'embarquement des officiers étaient dressées ; un chiffre avait été convenu avec Bigot de Morogues ; on avait imprimé le tableau des signaux maritimes qui devaient être « observés par l'escadre et la flotte du roi.... » Vers cette date, milieu de septembre 1759, il n'y avait plus qu'à quitter le Morbihan et à cingler vers l'Écosse.

Mais, précisément à cette date, l'expédition, trop longtemps différée, ne pouvait plus être tentée. L'Angleterre, au courant de nos desseins, surveillait depuis de longues semaines toutes nos côtes. Le commodore Boys était en croisière devant Dunkerque, le contre-amiral Rodney devant la Normandie, les amiraux Hawke et Hardy devant Brest, dont l'escadre était le pivot de ces combinaisons. Le commodore Duff surveillait la région du Morbihan ; aussi le lieu d'embarquement n'était pas moins exposé à présent aux coups de l'ennemi que la région de la Rance, à laquelle on avait renoncé à cause du voisinage des îles anglaises. Enfin, Boscawen et Broderick avaient été déta-

chés dans la Méditerranée pour immobiliser l'escadre de Toulon. Boscawen allait bientôt porter à l'expédition le coup fatal, le jour où il détruisit, dans la baie de Lagos, l'escadre de M. de La Clue. Il ne pouvait plus s'agir à présent de combiner les escadres de la Méditerranée et de l'Atlantique ; car il n'y avait plus, depuis ces journées du 17-19 août 1759, d'escadre de la Méditerranée.

Que faire alors ? Licencier l'armée de d'Aiguillon réunie au Morbihan, désarmer une fois de plus l'escadre de Brest ou les corsaires de Dunkerque, c'était, après tant de préparatifs, l'aveu radical de notre impuissance navale et comme la capitulation sans appel de la France maritime. Si le plan ne pouvait plus être exécuté dans son ensemble, on pouvait le modifier, de manière à tirer parti de l'escadre de Brest, intacte encore et toujours prête à prendre la mer. Belle-Isle, Choiseul, Berryer, furent ainsi amenés à se rallier à un nouveau projet de campagne maritime; on ne saurait leur en faire un crime, car on était trop avancé pour reculer. La partie devait être plus dure à jouer; mais les espérances d'une victoire navale ne nous étaient pas encore absolument interdites, et seule une victoire navale pouvait nous conduire à une paix honorable.

Il n'y avait pas de raisons de ne pas avoir confiance dans le comte de Conflans. Ses états de service parlaient pour lui ; dans la dernière guerre, il avait dirigé plusieurs croisières avec succès et il avait capturé aux Anglais deux vaisseaux de ligne. Sa promotion à la vice-amirauté en 1756 avait été la récompense de cinquante années de services sur mer fort honorables. Quant au bâton de maréchal de France qui lui avait été donné en 1758, c'était à la fois un hommage rendu à la marine et le prix anticipé de la victoire qu'on était en droit d'attendre de lui. Avant la journée de Port-Mahon, la carrière de La

Galissonnière, quel que fût le mérite personnel de l'homme, ne se recommandait pas par des titres exceptionnels. Pourquoi M. de Conflans n'aurait-il pas, lui aussi, son heure de gloire? L'ordre fut donc donné au comte de Conflans de faire prendre la mer à l'escadre de Brest.

A la date du 14 octobre 1759, c'est-à-dire deux mois environ après la défaite de Lagos, Louis XV adressait au maréchal comte de Conflans une nouvelle lettre pour modifier les instructions du 26 août précédent. On voit, d'après cette lettre, que le maréchal avait proposé d'aller combattre les escadres ennemies qui croisaient sur les côtes de Bretagne; il se chargeait ensuite lui-même d'escorter, avec l'armée navale tout entière, la flotte du Morbihan, jusqu'à ce qu'elle pût gagner sans danger, sous la protection de quelques navires, le lieu de sa destination. Le roi acceptait ce plan, sans faire aucune objection.

« ... Je vous fais cette lettre pour vous dire que je laisse à votre expérience et à votre courage de profiter de toutes les circonstances que vous croirez être favorables pour aller attaquer les escadres et vaisseaux qui tiennent les croisières d'Ouessant et de Belle-Isle. Et ensuite, soit que vous jugiez à propos de rentrer à Brest pour en ressortir peu après, ou que vous continuiez de tenir la mer, je vous laisse également le maître d'aller vous-même prendre l'escorte de la flotte du Morbihan, lorsqu'elle sera en état de mettre à la voile. Je vous prescris seulement de ne point perdre de vue que le point principal de toutes nos opérations présentes doit être la plus grande sûreté de la flotte du Morbihan.... Mon intention est toujours qu'en vous séparant de la flotte pour revenir à Brest, vous destiniez six vaisseaux, avec quelques frégates et corvettes, pour l'accompagner jusqu'au lieu du débarquement.... Je

suis persuadé que vous sentez toute l'importance d'une pareille expédition, dont le succès vous est en entier confié et sera aussi utile à l'État que glorieux pour vous[1].... »

Après cette lettre, Conflans n'avait plus qu'à quitter la rade de Brest sur l'heure même : il ne pouvait plus dire, comme d'Aiguillon l'avait rapporté à Belle-Isle (13 août 1759), qu'il n'était ni instruit ni consulté, et que c'était le service de la Guerre qui voulait conduire une opération de la Marine ; il avait proposé ses idées, on les avait acceptées telles quelles. Il avait eu raison de protester contre le morcellement de ses forces navales qu'on avait d'abord voulu lui imposer, et il avait obtenu de sortir avec tous ses vaisseaux pour aller chercher à Quiberon le corps expéditionnaire du duc d'Aiguillon. Quant à cette conception malheureuse, de faire sortir une escadre de Brest pour aller embarquer une armée dans le Morbihan, quand il était tout aussi simple de réunir cette armée à Brest même et non à Vannes, il l'avait acceptée sans y faire d'opposition ; peut-être était-il satisfait, comme d'Aiguillon lui-même, qu'on eût évité ainsi les conflits qui auraient pu se produire entre le commandant en chef des forces navales et le commandant en chef des forces de terre.

Quoi qu'il en soit, il avait accepté d'exécuter ce plan, il avait eu le temps d'en examiner tous les détails à l'avance ; son départ ne pouvait être à présent qu'une question d'heures et non de jours. Une nouvelle insulte faite à nos côtes par les Anglais réclamait un prompt châtiment : en juillet, le contre-amiral Rodney était venu bombarder le Havre, il avait couvert la ville d'une pluie de projectiles pendant cinquante-deux heures continues ; les habitants

1. Écrit à Versailles le 14 octobre 1759. Signature autographe : Louis. A. M., B[4] 87, fol. 185-186.

avaient dû s'enfuir, et d'énormes dommages avaient été causés aux navires de commerce et aux magasins. Les Anglais avaient reparu le 30 août aux embouchures de la Seine; cette fois, ils avaient été tenus à distance par des chaloupes canonnières et des pontons armés de gros canons, de l'invention du chevalier de Mirabeau [1].

Au moment où le maréchal recevait la lettre du roi, l'Océan semblait concourir lui-même au succès de sa sortie. Une violente tempête, qui avait éclaté le 12 octobre, avait forcé l'escadre anglaise de Hawke, fatiguée d'ailleurs de six mois de croisière dans ces parages dangereux, à prendre le large. A cette époque tardive de l'année, par les mauvais temps de l'automne, la campagne pouvait être regardée comme terminée. Aussi Hawke avait pris le parti de lever le blocus et de regagner Plymouth. La mer était libre. Sortir de Brest, rallier le convoi du Morbihan, le conduire en pleine mer, le diriger vers l'Écosse : tout cela était possible à présent à un amiral décidé à agir vite et à profiter sur l'heure d'un moment de négligence de la part de l'ennemi. Cependant les jours, les semaines se succédaient, et l'escadre de Brest restait toujours à l'ancre. Pourquoi M. de Conflans ne se décidait-il pas à sortir ?

La réponse se trouve dans les lettres répétées qu'il adressait au ministre à cette époque même, en octobre et en novembre. On y constate, en effet, et ses propres hésitations et le défaut de préparation matérielle de son escadre, qui justifie largement ses hésitations; car les équipages, condamnés depuis trois ans environ à l'immobilité dans la rade, n'étaient pas entraînés, et les bâtiments, à l'exception de quelques vaisseaux, comme le vaisseau-

1. Hippeau, *Le Gouvernement de Normandie...*, t. I, chap. III; Loménie, *Les Mirabeau*, t. I, chap. XIII.

amiral le *Soleil Royal*, magnifique bâtiment de quatre-vingts canons, qui passait pour le dernier mot de la construction navale, n'avaient que de médiocres qualités de marche et de combat. Guébriant, qui montait l'*Orient*, déclarait, après la bataille, qu'il avait manqué « totalement de gens de manœuvre, n'en ayant pas trente qui méritassent le nom de matelots. J'en avais fait mes plaintes à monsieur le maréchal et à M. Hocquart (l'intendant de la marine), avant de partir de Brest, et ce n'a été que par le secours de mon état-major et par leurs soins que j'ai pu manœuvrer. »

Le 5 novembre, Conflans écrivait à Berryer que, pour ne pas anéantir le projet du Morbihan, il éviterait tout engagement général. « Comme cependant, malgré toute la prudence que je puis avoir, je pourrais être attaqué par toutes les forces ennemies, nonobstant toutes mes précautions, je ne peux vous dire autre chose, sinon que, dans ce cas, je combattrai avec toute la gloire possible; mais c'est ce que je chercherai à éviter.... » Ce désir d'éviter à tout prix une grande bataille, n'est-ce pas à l'avance l'explication des manœuvres, incompréhensibles en elles-mêmes, qu'il devait faire après la sortie de Brest ?

L'armement et les réparations n'étaient jamais terminés. Dans une lettre du 7 novembre, il écrivait encore au ministre : « Je ne vois ni argent, ni bois, ni ouvriers, ni vivres; sans doute que vous avez pris des arrangements pour remédier à tous ces incidents.... » Quel triste présage, à une pareille date, pour l'expédition que la France maritime attendait depuis si longtemps !

Enfin, le 14 novembre, M. de Conflans sortait du port de Brest. Son armée navale se composait de vingt et un vaisseaux, répartis en trois divisions, sous les chefs d'escadre Budes de Guébriant, Bauffremont, Saint-André Du

Verger [1]. Il n'avait pour reconnaître sa route que cinq frégates ou corvettes; ce nombre était certainement insuffisant, car il lui fallait à la fois éclairer sa marche du côté du Morbihan et faire surveiller les parages d'Ouessant, dans la crainte du retour offensif des Anglais; cette surveillance n'eut pas lieu.

Les premiers jours de la sortie se passent sans incident; mais le mouvement ne se dessine qu'avec beaucoup de lenteur. Le 19 novembre au soir, cinq jours après sa sortie, Conflans croisait encore à vingt-trois lieues dans le sud-ouest de Belle-Ile. La mer, il est vrai, était mauvaise, et le gros temps l'obligeait à se tenir au large. Le vent, à cette date, passa à l'ouest. Alors, dit Conflans dans sa relation au ministre [2], « je fis signal à l'armée de servir et je dirigeai la route sur Belle-Ile, afin d'entrer le lendemain dans le Morbihan, pour suivre les ordres du roi et me conformer à ce que vous m'aviez particulièrement marqué dans votre lettre du 5 de ce mois. Le vent augmenta considérablement dans la nuit...; je fus même obligé de faire très peu de voiles, dans la crainte de me trouver trop tôt sur la terre. » A la pointe du jour, il était en vue des quatre ou cinq bâtiments de la division du commodore Duff, qui surveillait cette partie de la côte. Il leur fit aussitôt donner la chasse, sa supériorité numérique lui permettait de le faire sans peine. Quelques heures encore, il abordait au Morbihan; le moment était décisif.

A cette heure même, matinée du 20 novembre 1759, les vigies signalent une escadre de vingt-trois vaisseaux de ligne et de neuf bâtiments inférieurs, en tout trente-deux navires, qui arrivait du nord-ouest, toutes voiles dehors.

1. Voir l'Appendice X.

2. *Lettre de M. le maréchal de Conflans* (24 novembre 1759). S. l. n. d. Reproduite par Troude, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 385 et suiv.

C'était l'escadre de Hawke. Ayant donné quelques jours de repos à ses bâtiments dans les eaux de Plymouth, toujours tenu par ses frégates au courant de ce qui se passait à Brest, Hawke était accouru de Torbay, à la première nouvelle de la sortie de M. de Conflans. Il avait enfin devant lui cette proie qu'il avait guettée, sans pouvoir l'atteindre, durant tant de semaines. C'était la juste récompense de son énergie et de sa décision; la supériorité du nombre devait achever ce que sa rapidité admirable avait si bien commencé.

Conflans, avant sa sortie de Brest, était résolu à éviter une bataille générale. Aussi, à la vue de ces trente-deux voiles, il ne songea qu'à mettre en sûreté sa propre escadre, bien qu'elle ne fût pas sensiblement inférieure en nombre. « Tout alors me détermina à prendre la route du Morbihan, d'autant que le vent, dans la position où nous nous trouvions, ne me permettait pas de relâcher en aucun autre lieu, et je n'avais pas lieu de croire que si j'y entrais le premier avec vingt et un vaisseaux, l'ennemi osât m'y poursuivre, malgré sa supériorité, qui devait elle-même embarrasser ses mouvements dans un endroit aussi resserré. » Mais comment espérait-il passer avec toute son escadre, par un gros temps, à travers un golfe étroit tout hérissé d'écueils, et mouiller dans le dédale des bras du Morbihan, même s'il n'avait pas eu à sa poursuite le plus acharné des ennemis?

Le mouvement de dérobade avait commencé aussitôt, le vent soufflant avec force de l'ouest-nord-ouest; le *Soleil Royal* marchait en tête. Comme dans toutes les manœuvres de ce genre, l'inégalité de vitesse des bâtiments qui prennent chasse amène un allongement excessif de leur ligne de retraite. Vers deux heures et demie de l'après-midi, le *Soleil Royal*, qui était excellent marcheur, atteignait les rochers des Cardinaux; ils font partie des récifs

de l'île de Hoëdik, entre Belle-Ile et le Croisic. De là vient le nom de bataille des Cardinaux, donné parfois à cette affaire. A ce moment, notre arrière-garde, composée de quatre vaisseaux, était isolée en arrière, à huit ou dix milles, et aux prises avec neuf vaisseaux ennemis. Conflans, qui avait commis une première faute, de ne pas régler la marche de son bâtiment sur celle du reste de l'escadre, en commit alors une beaucoup plus grande, celle de ne pas virer de bord immédiatement pour courir au danger; il était temps peut-être encore de sauver l'arrière-garde, avant que tous les vaisseaux de Hawke fussent entrés en ligne.

Réduite à elle-même, complètement isolée et entourée, notre arrière-garde fit une admirable résistance. Le combat que le chef d'escadre Saint-André Du Verger dirigea, pendant plusieurs heures, de la passerelle du *Formidable*, est une des pages les plus honorables de notre histoire maritime. Ce vaillant officier eut la tête emportée; son frère, Saint-André l'aîné, qui était capitaine en second, fut coupé en deux par un boulet. Le *Formidable* dut se rendre; ce n'était plus qu'une carcasse, couverte de cadavres, éventrée par les boulets [1].

Deux autres vaisseaux avaient coulé à pic. Le *Thésée*, de soixante-quatorze canons, avait essuyé, sans grands dommages, quatre volées d'un vaisseau anglais de même force; il avait énergiquement riposté par ses canons de tribord, quand survint tout à coup un grain très violent. On n'eut pas le temps de rentrer les canons et de fermer les sabords. La mer pénétra avec tant d'abondance que le *Thésée* coula en un instant [2]. Le commandant, Kersaint de

1. La Pérouse, alors garde-marine à bord du *Formidable*, fut blessé d'une contusion au ventre et au bras, et fait prisonnier.

2. Déposition du charpentier Mathieu Dostes, de Recouvrance, recueilli avec sept matelots par un canot anglais. A. M., B[4] 88, fol. 250.

Coëtnempren, l'un des plus brillants officiers de la marine royale, l'état-major et tout l'équipage furent engloutis; sur six cent cinquante hommes, vingt-deux seulement parvinrent à se sauver.

Presque en même temps, le *Superbe*, commandé par M. de Montalais, était coulé par une bordée de l'ennemi, et se perdait corps et biens; les gardes-côtes de la région de Pontcroix, pauvres laboureurs embarqués sur ce vaisseau, dont le capitaine était de leur pays, périrent tous. Cette affreuse journée devait plonger dans le deüil la Bretagne entière pour de longs mois; les trois vaisseaux qui furent coulés, le *Thésée*, le *Superbe* et le *Juste*, n'avaient que des Bretons.

Seul des quatre vaisseaux de l'arrière-garde, le *Héros*, de M. de Sanzay, avait pu s'échapper; il avait à un moment amené son pavillon, puis il l'avait hissé de nouveau.

Conflans a essayé de justifier son rôle pendant cette partie de l'action, en disant que la vivacité de la riposte de l'arrière-garde lui avait donné lieu d'espérer qu'elle pourrait elle-même se tirer d'affaire. « La nécessité de marquer la route et les mouvements que je voulais faire exécuter m'avaient obligé de rester jusque-là à la tête, et je n'avais pas encore combattu. Je revirai de bord pour me mettre au milieu de la ligne et, en même temps, à portée de combattre l'ennemi, qui se multipliait considérablement. Je dis à l'*Intrépide*, qui me suivait immédiatement, de faire de même. » Il était trop tard; l'arrière-garde était perdue; la distance trop grande et la mer de plus en plus mauvaise rendirent inutile le tir des canonniers du *Soleil Royal*. Conflans songea alors à revirer de bord de nouveau, dans l'intention de doubler le plateau du Four, à la hauteur du Croisic, sortir de la baie et se faire suivre au large par l'armée navale. Mais la nuit, qui survient de bonne heure à cette époque de l'année, mit fin à cette pre-

troupes du duc d'Aiguillon à la côte occidentale d'Écosse, il doit doubler l'Irlande, passer par le cap Cantyre et gagner l'entrée du golfe de la Clyde, vers Irvine. Là, en s'informant auprès des pilotes et des pêcheurs, il déterminera, d'accord avec le duc d'Aiguillon, le lieu précis de la descente. Si cette descente ne peut s'effectuer, il verra à tourner l'Écosse par le nord, pour venir débarquer le corps de d'Aiguillon à la côte orientale ; après quoi, il regagnera lui-même le port de Dunkerque. En cas d'échec, il devra brûler ses vaisseaux et se jeter à la côte, pour servir sous d'Aiguillon. En somme, cette instruction du 15 septembre, qui donnait les derniers ordres, est un vrai modèle d'instruction non précise, où rien n'avait été nettement prévu, où tout était plus ou moins abandonné au hasard.

Cependant tous les préparatifs semblaient terminés. Les listes d'embarquement des officiers étaient dressées ; un chiffre avait été convenu avec Bigot de Morogues ; on avait imprimé le tableau des signaux maritimes qui devaient être « observés par l'escadre et la flotte du roi.... » Vers cette date, milieu de septembre 1759, il n'y avait plus qu'à quitter le Morbihan et à cingler vers l'Écosse.

Mais, précisément à cette date, l'expédition, trop longtemps différée, ne pouvait plus être tentée. L'Angleterre, au courant de nos desseins, surveillait depuis de longues semaines toutes nos côtes. Le commodore Boys était en croisière devant Dunkerque, le contre-amiral Rodney devant la Normandie, les amiraux Hawke et Hardy devant Brest, dont l'escadre était le pivot de ces combinaisons. Le commodore Duff surveillait la région du Morbihan ; aussi le lieu d'embarquement n'était pas moins exposé à présent aux coups de l'ennemi que la région de la Rance, à laquelle on avait renoncé à cause du voisinage des îles anglaises. Enfin, Boscawen et Broderick avaient été déta-

chés dans la Méditerranée pour immobiliser l'escadre de Toulon. Boscawen allait bientôt porter à l'expédition le coup fatal, le jour où il détruisit, dans la baie de Lagos, l'escadre de M. de La Clue. Il ne pouvait plus s'agir à présent de combiner les escadres de la Méditerranée et de l'Atlantique ; car il n'y avait plus, depuis ces journées du 17-19 août 1759, d'escadre de la Méditerranée.

Que faire alors ? Licencier l'armée de d'Aiguillon réunie au Morbihan, désarmer une fois de plus l'escadre de Brest ou les corsaires de Dunkerque, c'était, après tant de préparatifs, l'aveu radical de notre impuissance navale et comme la capitulation sans appel de la France maritime. Si le plan ne pouvait plus être exécuté dans son ensemble, on pouvait le modifier, de manière à tirer parti de l'escadre de Brest, intacte encore et toujours prête à prendre la mer. Belle-Isle, Choiseul, Berryer, furent ainsi amenés à se rallier à un nouveau projet de campagne maritime ; on ne saurait leur en faire un crime, car on était trop avancé pour reculer. La partie devait être plus dure à jouer; mais les espérances d'une victoire navale ne nous étaient pas encore absolument interdites, et seule une victoire navale pouvait nous conduire à une paix honorable.

Il n'y avait pas de raisons de ne pas avoir confiance dans le comte de Conflans. Ses états de service parlaient pour lui ; dans la dernière guerre, il avait dirigé plusieurs croisières avec succès et il avait capturé aux Anglais deux vaisseaux de ligne. Sa promotion à la vice-amirauté en 1756 avait été la récompense de cinquante années de services sur mer fort honorables. Quant au bâton de maréchal de France qui lui avait été donné en 1758, c'était à la fois un hommage rendu à la marine et le prix anticipé de la victoire qu'on était en droit d'attendre de lui. Avant la journée de Port-Mahon, la carrière de La

Galissonnière, quel que fût le mérite personnel de l'homme, ne se recommandait pas par des titres exceptionnels. Pourquoi M. de Conflans n'aurait-il pas, lui aussi, son heure de gloire ? L'ordre fut donc donné au comte de Conflans de faire prendre la mer à l'escadre de Brest.

A la date du 14 octobre 1759, c'est-à-dire deux mois environ après la défaite de Lagos, Louis XV adressait au maréchal comte de Conflans une nouvelle lettre pour modifier les instructions du 26 août précédent. On voit, d'après cette lettre, que le maréchal avait proposé d'aller combattre les escadres ennemies qui croisaient sur les côtes de Bretagne ; il se chargeait ensuite lui-même d'escorter, avec l'armée navale tout entière, la flotte du Morbihan, jusqu'à ce qu'elle pût gagner sans danger, sous la protection de quelques navires, le lieu de sa destination. Le roi acceptait ce plan, sans faire aucune objection.

« ... Je vous fais cette lettre pour vous dire que je laisse à votre expérience et à votre courage de profiter de toutes les circonstances que vous croirez être favorables pour aller attaquer les escadres et vaisseaux qui tiennent les croisières d'Ouessant et de Belle-Isle. Et ensuite, soit que vous jugiez à propos de rentrer à Brest pour en ressortir peu après, ou que vous continuiez de tenir la mer, je vous laisse également le maître d'aller vous-même prendre l'escorte de la flotte du Morbihan, lorsqu'elle sera en état de mettre à la voile. Je vous prescris seulement de ne point perdre de vue que le point principal de toutes nos opérations présentes doit être la plus grande sûreté de la flotte du Morbihan.... Mon intention est toujours qu'en vous séparant de la flotte pour revenir à Brest, vous destiniez six vaisseaux, avec quelques frégates et corvettes, pour l'accompagner jusqu'au lieu du débarquement.... Je

suis persuadé que vous sentez toute l'importance d'une pareille expédition, dont le succès vous est en entier confié et sera aussi utile à l'État que glorieux pour vous[1].... »

Après cette lettre, Conflans n'avait plus qu'à quitter la rade de Brest sur l'heure même ; il ne pouvait plus dire, comme d'Aiguillon l'avait rapporté à Belle-Isle (13 août 1759), qu'il n'était ni instruit ni consulté, et que c'était le service de la Guerre qui voulait conduire une opération de la Marine ; il avait proposé ses idées, on les avait acceptées telles quelles. Il avait eu raison de protester contre le morcellement de ses forces navales qu'on avait d'abord voulu lui imposer, et il avait obtenu de sortir avec tous ses vaisseaux pour aller chercher à Quiberon le corps expéditionnaire du duc d'Aiguillon. Quant à cette conception malheureuse, de faire sortir une escadre de Brest pour aller embarquer une armée dans le Morbihan, quand il était tout aussi simple de réunir cette armée à Brest même et non à Vannes, il l'avait acceptée sans y faire d'opposition ; peut-être était-il satisfait, comme d'Aiguillon lui-même, qu'on eût évité ainsi les conflits qui auraient pu se produire entre le commandant en chef des forces navales et le commandant en chef des forces de terre.

Quoi qu'il en soit, il avait accepté d'exécuter ce plan, il avait eu le temps d'en examiner tous les détails à l'avance ; son départ ne pouvait être à présent qu'une question d'heures et non de jours. Une nouvelle insulte faite à nos côtes par les Anglais réclamait un prompt châtiment : en juillet, le contre-amiral Rodney était venu bombarder le Havre, il avait couvert la ville d'une pluie de projectiles pendant cinquante-deux heures continues ; les habitants

1. Écrit à Versailles le 14 octobre 1759. Signature autographe : Louis. A. M., B[4] 87, fol. 185-186.

avaient dû s'enfuir, et d'énormes dommages avaient été causés aux navires de commerce et aux magasins. Les Anglais avaient reparu le 30 août aux embouchures de la Seine; cette fois, ils avaient été tenus à distance par des chaloupes canonnières et des pontons armés de gros canons, de l'invention du chevalier de Mirabeau [1].

Au moment où le maréchal recevait la lettre du roi, l'Océan semblait concourir lui-même au succès de sa sortie. Une violente tempête, qui avait éclaté le 12 octobre, avait forcé l'escadre anglaise de Hawke, fatiguée d'ailleurs de six mois de croisière dans ces parages dangereux, à prendre le large. A cette époque tardive de l'année, par les mauvais temps de l'automne, la campagne pouvait être regardée comme terminée. Aussi Hawke avait pris le parti de lever le blocus et de regagner Plymouth. La mer était libre. Sortir de Brest, rallier le convoi du Morbihan, le conduire en pleine mer, le diriger vers l'Écosse : tout cela était possible à présent à un amiral décidé à agir vite et à profiter sur l'heure d'un moment de négligence de la part de l'ennemi. Cependant les jours, les semaines se succédaient, et l'escadre de Brest restait toujours à l'ancre. Pourquoi M. de Conflans ne se décidait-il pas à sortir ?

La réponse se trouve dans les lettres répétées qu'il adressait au ministre à cette époque même, en octobre et en novembre. On y constate, en effet, et ses propres hésitations et le défaut de préparation matérielle de son escadre, qui justifie largement ses hésitations; car les équipages, condamnés depuis trois ans environ à l'immobilité dans la rade, n'étaient pas entraînés, et les bâtiments, à l'exception de quelques vaisseaux, comme le vaisseau-

1. Hippeau, *Le Gouvernement de Normandie...*, t. I, chap. III; Loménie, *Les Mirabeau*, t. I, chap. XIII.

amiral le *Soleil Royal*, magnifique bâtiment de quatre-vingts canons, qui passait pour le dernier mot de la construction navale, n'avaient que de médiocres qualités de marche et de combat. Guébriant, qui montait l'*Orient*, déclarait, après la bataille, qu'il avait manqué « totalement de gens de manœuvre, n'en ayant pas trente qui méritassent le nom de matelots. J'en avais fait mes plaintes à monsieur le maréchal et à M. Hocquart (l'intendant de la marine), avant de partir de Brest, et ce n'a été que par le secours de mon état-major et par leurs soins que j'ai pu manœuvrer. »

Le 5 novembre, Conflans écrivait à Berryer que, pour ne pas anéantir le projet du Morbihan, il éviterait tout engagement général. « Comme cependant, malgré toute la prudence que je puis avoir, je pourrais être attaqué par toutes les forces ennemies, nonobstant toutes mes précautions, je ne peux vous dire autre chose, sinon que, dans ce cas, je combattrai avec toute la gloire possible; mais c'est ce que je chercherai à éviter.... » Ce désir d'éviter à tout prix une grande bataille, n'est-ce pas à l'avance l'explication des manœuvres, incompréhensibles en elles-mêmes, qu'il devait faire après la sortie de Brest ?

L'armement et les réparations n'étaient jamais terminés. Dans une lettre du 7 novembre, il écrivait encore au ministre : « Je ne vois ni argent, ni bois, ni ouvriers, ni vivres; sans doute que vous avez pris des arrangements pour remédier à tous ces incidents.... » Quel triste présage, à une pareille date, pour l'expédition que la France maritime attendait depuis si longtemps !

Enfin, le 14 novembre, M. de Conflans sortait du port de Brest. Son armée navale se composait de vingt et un vaisseaux, répartis en trois divisions, sous les chefs d'escadre Budes de Guébriant, Bauffremont, Saint-André Du

Verger [1]. Il n'avait pour reconnaître sa route que cinq frégates ou corvettes; ce nombre était certainement insuffisant, car il lui fallait à la fois éclairer sa marche du côté du Morbihan et faire surveiller les parages d'Ouessant, dans la crainte du retour offensif des Anglais; cette surveillance n'eut pas lieu.

Les premiers jours de la sortie se passent sans incident; mais le mouvement ne se dessine qu'avec beaucoup de lenteur. Le 19 novembre au soir, cinq jours après sa sortie, Conflans croisait encore à vingt-trois lieues dans le sud-ouest de Belle-Ile. La mer, il est vrai, était mauvaise, et le gros temps l'obligeait à se tenir au large. Le vent, à cette date, passa à l'ouest. Alors, dit Conflans dans sa relation au ministre [2], « je fis signal à l'armée de servir et je dirigeai la route sur Belle-Ile, afin d'entrer le lendemain dans le Morbihan, pour suivre les ordres du roi et me conformer à ce que vous m'aviez particulièrement marqué dans votre lettre du 5 de ce mois. Le vent augmenta considérablement dans la nuit...; je fus même obligé de faire très peu de voiles, dans la crainte de me trouver trop tôt sur la terre. » A la pointe du jour, il était en vue des quatre ou cinq bâtiments de la division du commodore Duff, qui surveillait cette partie de la côte. Il leur fit aussitôt donner la chasse, sa supériorité numérique lui permettait de le faire sans peine. Quelques heures encore, il abordait au Morbihan; le moment était décisif.

A cette heure même, matinée du 20 novembre 1759, les vigies signalent une escadre de vingt-trois vaisseaux de ligne et de neuf bâtiments inférieurs, en tout trente-deux navires, qui arrivait du nord-ouest, toutes voiles dehors.

1. Voir l'Appendice X.

2. *Lettre de M. le maréchal de Conflans* (24 novembre 1759). S. l. n. d. Reproduite par TROUDE, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 385 et suiv.

C'était l'escadre de Hawke. Ayant donné quelques jours de repos à ses bâtiments dans les eaux de Plymouth, toujours tenu par ses frégates au courant de ce qui se passait à Brest, Hawke était accouru de Torbay, à la première nouvelle de la sortie de M. de Conflans. Il avait enfin devant lui cette proie qu'il avait guettée, sans pouvoir l'atteindre, durant tant de semaines. C'était la juste récompense de son énergie et de sa décision; la supériorité du nombre devait achever ce que sa rapidité admirable avait si bien commencé.

Conflans, avant sa sortie de Brest, était résolu à éviter une bataille générale. Aussi, à la vue de ces trente-deux voiles, il ne songea qu'à mettre en sûreté sa propre escadre, bien qu'elle ne fût pas sensiblement inférieure en nombre. « Tout alors me détermina à prendre la route du Morbihan, d'autant que le vent, dans la position où nous nous trouvions, ne me permettait pas de relâcher en aucun autre lieu, et je n'avais pas lieu de croire que si j'y entrais le premier avec vingt et un vaisseaux, l'ennemi osât m'y poursuivre, malgré sa supériorité, qui devait elle-même embarrasser ses mouvements dans un endroit aussi resserré. » Mais comment espérait-il passer avec toute son escadre, par un gros temps, à travers un golfe étroit tout hérissé d'écueils, et mouiller dans le dédale des bras du Morbihan, même s'il n'avait pas eu à sa poursuite le plus acharné des ennemis?

Le mouvement de dérobade avait commencé aussitôt, le vent soufflant avec force de l'ouest-nord-ouest; le *Soleil Royal* marchait en tête. Comme dans toutes les manœuvres de ce genre, l'inégalité de vitesse des bâtiments qui prennent chasse amène un allongement excessif de leur ligne de retraite. Vers deux heures et demie de l'après-midi, le *Soleil Royal*, qui était excellent marcheur, atteignait les rochers des Cardinaux; ils font partie des récifs

de l'île de Hoëdik, entre Belle-Ile et le Croisic. De là vient le nom de bataille des Cardinaux, donné parfois à cette affaire. A ce moment, notre arrière-garde, composée de quatre vaisseaux, était isolée en arrière, à huit ou dix milles, et aux prises avec neuf vaisseaux ennemis. Conflans, qui avait commis une première faute, de ne pas régler la marche de son bâtiment sur celle du reste de l'escadre, en commit alors une beaucoup plus grande, celle de ne pas virer de bord immédiatement pour courir au danger; il était temps peut-être encore de sauver l'arrière-garde, avant que tous les vaisseaux de Hawke fussent entrés en ligne.

Réduite à elle-même, complètement isolée et entourée, notre arrière-garde fit une admirable résistance. Le combat que le chef d'escadre Saint-André Du Verger dirigea, pendant plusieurs heures, de la passerelle du *Formidable*, est une des pages les plus honorables de notre histoire maritime. Ce vaillant officier eut la tête emportée; son frère, Saint-André l'aîné, qui était capitaine en second, fut coupé en deux par un boulet. Le *Formidable* dut se rendre; ce n'était plus qu'une carcasse, couverte de cadavres, éventrée par les boulets [1].

Deux autres vaisseaux avaient coulé à pic. Le *Thésée*, de soixante-quatorze canons, avait essuyé, sans grands dommages, quatre volées d'un vaisseau anglais de même force; il avait énergiquement riposté par ses canons de tribord, quand survint tout à coup un grain très violent. On n'eut pas le temps de rentrer les canons et de fermer les sabords. La mer pénétra avec tant d'abondance que le *Thésée* coula en un instant [2]. Le commandant, Kersaint de

1. La Pérouse, alors garde-marine à bord du *Formidable*, fut blessé d'une contusion au ventre et au bras, et fait prisonnier.

2. Déposition du charpentier Mathieu Dostes, de Recouvrance, recueilli avec sept matelots par un canot anglais. A. M., B⁴ 88, fol. 250.

Coëtnempren, l'un des plus brillants officiers de la marine royale, l'état-major et tout l'équipage furent engloutis; sur six cent cinquante hommes, vingt-deux seulement parvinrent à se sauver.

Presque en même temps, le *Superbe*, commandé par M. de Montalais, était coulé par une bordée de l'ennemi, et se perdait corps et biens; les gardes-côtes de la région de Pontcroix, pauvres laboureurs embarqués sur ce vaisseau, dont le capitaine était de leur pays, périrent tous. Cette affreuse journée devait plonger dans le deuil la Bretagne entière pour de longs mois; les trois vaisseaux qui furent coulés, le *Thésée*, le *Superbe* et le *Juste*, n'avaient que des Bretons.

Seul des quatre vaisseaux de l'arrière-garde, le *Héros*, de M. de Sanzay, avait pu s'échapper; il avait à un moment amené son pavillon, puis il l'avait hissé de nouveau.

Conflans a essayé de justifier son rôle pendant cette partie de l'action, en disant que la vivacité de la riposte de l'arrière-garde lui avait donné lieu d'espérer qu'elle pourrait elle-même se tirer d'affaire. « La nécessité de marquer la route et les mouvements que je voulais faire exécuter m'avaient obligé de rester jusque-là à la tête, et je n'avais pas encore combattu. Je revirai de bord pour me mettre au milieu de la ligne et, en même temps, à portée de combattre l'ennemi, qui se multipliait considérablement. Je dis à l'*Intrépide*, qui me suivait immédiatement, de faire de même. » Il était trop tard; l'arrière-garde était perdue; la distance trop grande et la mer de plus en plus mauvaise rendirent inutile le tir des canonniers du *Soleil Royal*. Conflans songea alors à revirer de bord de nouveau, dans l'intention de doubler le plateau du Four, à la hauteur du Croisic, sortir de la baie et se faire suivre au large par l'armée navale. Mais la nuit, qui survient de bonne heure à cette époque de l'année, mit fin à cette pre-

mière journée. Français et Anglais mouillèrent à peu près en ligne, à une certaine distance de la côte. Conflans avait encore sous ses ordres dix-sept vaisseaux, en y comprenant le *Héros*.

Le lendemain, 21 novembre, vers six heures du matin, une manœuvre inexplicable allait tout à coup paralyser notre amiral : huit vaisseaux prirent le large et s'éloignèrent du côté du sud, sans s'occuper du reste de l'escadre. Les conséquences de ce mouvement devaient être désastreuses : Conflans, avec neuf vaisseaux, se trouvait isolé devant toute l'escadre anglaise. Sur cet épisode de la bataille, qui pour bien des contemporains perdit de réputation le chef d'escadre Bauffremont, il est nécessaire d'entendre l'accusation et la défense.

On écrivit de Rochefort au ministre [1] : « La voix générale est que, sans une jalousie de la part de M. Bauffremont, qui ne voulut pas écouter les signaux du maréchal, son commandant, nous aurions réussi.... M. de Bauffremont a beau donner des mémoires dans les gazettes, il ne se lavera jamais de cela. Ou il est un ignorant, ou il est un traître. S'il est ignorant, il ne mérite pas de commandement. Si c'est par traîtrerie ou jalousie, il mérite punition.... Il est si blâmable que M. de Guébriant.... assure qu'il prit un porte-voix.... et qu'il lui cria : « Ne voyez-« vous pas les signaux du commandant? » Il répliqua, en levant le bras, que non, qu'il ne le voyait pas, voulant dire : Je ne veux pas le voir ; ce qui fit que les autres ne purent y remédier. »

La défense, elle est dans plusieurs lettres de Bauffre-

1. 2 février 1760. A. M., B[4] 94, fol. 71 et suiv. — Cette lettre, d'une rédaction fort incorrecte, est signée « de La Tullay ». Ce n'est pas le chevalier de La Tullaye, lieutenant d'artillerie du 17 mai 1751; car, de 1758 à 1762, il fit partie de l'escadre de d'Aché dans les Indes.

mont [1]. Le 21 novembre, c'est-à-dire le soir même du second jour de la bataille, il informait Berryer que le *Tonnant* venait d'arriver à l'île d'Aix avec le *Magnifique*, de Bigot de Morogues; il y avait trouvé cinq autres vaisseaux, qui y étaient déjà mouillés depuis quelques heures : l'*Orient*, le *Northumberland*, le *Dauphin Royal*, le *Solitaire* et le *Bizarre*. Pendant la nuit qui avait suivi le combat, nuit du 20 au 21, il avait perdu de vue le *Soleil Royal*. Son pilote lui avait représenté le danger de rester au milieu des récifs de ces parages. « Sur cet avertissement, je jugeai que M. de Conflans, à qui ses pilotes n'auraient pas manqué de dire la même chose, prendrait le parti de venir au vent pour doubler la terre et gagner le large. C'est le parti que je pris et le seul qu'il y eût à prendre, dans la position gênante où nous étions sur la terre. Les vaisseaux que j'ai trouvés ici ont pris le même parti, et je suis surpris de n'y avoir pas rencontré le *Soleil Royal* et nos autres vaisseaux. »

Le ministre ayant envoyé l'ordre aux vaisseaux de Rochefort de partir incessamment pour Brest, Bauffremont répondit (1er décembre) pour montrer les inconvénients de cette nouvelle traversée. « D'ailleurs, après avoir représenté les inconvénients comme je les ressens dans ma conscience, je suis fait pour obéir à tous les ordres qu'on me donnera. J'irai gaiement partout, toujours avec zèle, et je me flatte que je me tirerai comme un autre des obstacles qui ne seront pas insurmontables. » Il revient sur la journée du 21. « La première chose que l'on doive faire après un combat qui n'est pas heureux est de se mettre en sûreté dans le port dont le chemin est le plus libre. Malgré les obstacles, je me tiens encore mieux ici que si j'étais dans la Vilaine. Je n'ai eu et je n'aurai jamais pour

1. A. M., B4 88.

règle dans toute ma conduite que le bien du service. Je me suis rencontré dans mes idées sur ma relâche avec tous les capitaines expérimentés, qui ont pris le même parti. Il serait dur d'avoir à me justifier d'avoir bien fait, et huit vaisseaux qui se trouvent en sûreté ici [1] doivent faire plaisir assurément, bien loin qu'on en puisse être fâché de les y voir, et je suis persuadé, monsieur, que vous êtes trop juste pour ne pas le penser, quoique vous ne me fassiez pas l'honneur de me le dire. »

En 1762, comme une lieutenance générale était vacante dans la marine, Bauffremont la sollicita pour lui-même auprès du ministre Choiseul, avec qui il avait des rapports de parenté. On lui fit savoir que la nomination serait suspendue pour le moment. « Je ne peux m'en prendre, répondit le chef d'escadre, qu'à la fâcheuse étoile qui domine depuis si longtemps sur le nom de Bauffremont. » Dans cette longue lettre [2], écrite pour détruire les préventions du ministre et réfuter « les plus lâches calomnies et les plus odieuses », il expose son rôle, secondaire à ses yeux, dans la journée du 21 novembre 1759. « Je n'ai jamais vu, et c'est peut-être la première fois, — ce coup nous était réservé, — qu'on s'en soit pris, dans une affaire malheureuse, à ceux qui ne commandaient pas. » La partie la plus intéressante de son plaidoyer est celle où il s'efforce d'établir, par le tableau des divisions et la constatation des jours et heures des arrivées à l'île d'Aix, qu'il n'est pas responsable du départ des sept autres vaisseaux.

« Je me retirai seul à Rochefort. Je n'y menai point ma division, comme on l'a voulu dire très faussement. » De sa division, il n'y avait à Rochefort que deux vaisseaux :

1. Le huitième était l'*Intrépide*, qui était venu mouiller le 22 novembre dans la rade de l'île d'Aix.

2. Paris, 9 septembre 1762. A. M., B[4] 88, fol. 224-229.

l'un, le *Northumberland*, était arrivé six heures avant le *Tonnant* ; l'autre, l'*Intrépide*, vingt-quatre heures après ; dans sa route, il n'avait vu aucun de ces deux vaisseaux, « qui ont pris d'eux-mêmes leur parti, forcés par la nécessité et circonstance. » Des cinq autres vaisseaux, trois, l'*Orient* [1], le *Dauphin Royal* et le *Solitaire*, appartenaient à la première division (Guébriant) ; deux, le *Magnifique* et le *Bizarre*, à la troisième (Saint-André). « C'est donc à tort qu'on veut que j'aie mené toute ma division, qui était la seconde, à Rochefort, et très improprement et pour me nuire par cette fausseté manifeste, qu'on a voulu appeler ces vaisseaux réunis la division de M. de Bauffremont. » On a accordé des grâces à presque tous les officiers qui avaient pris, de leur côté, le parti de gagner Rochefort, par l'impossibilité où l'on était d'aller à Brest par le gros vent contraire qui soufflait. « Il n'y a que moi seul que, depuis ce temps, on laisse dans la disgrâce.... Je n'ai point su qu'on ait cassé le col à tous ceux qui étaient à Crefeld et à Minden. Pourquoi donc s'en prendre à moi si le succès de l'affaire du Morbihan n'a pas répondu aux vœux de la cour et de la nation ? Je ne commandais pas ; aussi, avec justice, on ne peut s'en prendre à moi de rien.... »

« Je ne commandais pas. » C'est Bauffremont lui-même qui, dans son inconscience, prononce sa condamnation.

1. Guébriant explique le départ de l'*Orient* presque dans les mêmes termes que Bauffremont pour le *Tonnant*. L'*Orient*, matelot d'arrière du *Soleil Royal*, avait tiré les derniers coups de canon de la journée du 20 novembre. Au milieu de la nuit, il perdit de vue le maréchal ; il était alors à une lieue à l'ouest-sud-ouest de l'île Dumet. Sur les conseils de ses pilotes, il a tenu le vent pour doubler ces parages dangereux. « Faisant cette route, j'ai eu connaissance de plusieurs de nos vaisseaux faisant même route, parmi lesquels j'ai reconnu le *Tonnant*.... » Il ne parle pas de la conversation qu'il aurait eue au porte-voix avec Bauffremont. — Lettre du 22 novembre 1759, en rade de l'île d'Aix. A. M., B[4] 88, fol. 245.

Puisqu'il ne commandait pas, il n'avait qu'à obéir, c'est-à-dire à rester aux ordres de M. de Conflans. Qu'il ait aperçu ou non les signaux du maréchal, son devoir strict était de ne pas perdre de vue le *Soleil Royal*. D'autre part, Bauffremont ne s'était pas rappelé qu'il était chef d'escadre; placé à la tête d'une division de sept vaisseaux de ligne, il ne devait faire aucun mouvement, surtout dans un parti aussi grave, sans en informer toute sa division. Il n'a pas pensé un moment à ses obligations impérieuses vis-à-vis de son chef et vis-à-vis de ses subordonnés. Il ne faut pas dire que Bauffremont a péché contre l'honneur, mais qu'il a péché contre la discipline. Comme les sept autres capitaines, coupables eux aussi, qui gagnèrent Rochefort de leur propre décision, il avait oublié cette règle absolue : sur le champ de bataille l'initiative de tout subordonné est absorbée par la volonté suprême du commandant en chef. C'est là tout son crime; il est déjà suffisamment grand.

Revenons à M. de Conflans. Dans la matinée du 21 novembre, il n'y avait plus autour du *Soleil Royal* que huit vaisseaux. Peut-on songer à blâmer M. de Conflans, qui, déjà depuis la veille, songeait à se dérober, d'avoir voulu fuir à ce moment, quand la fuite était dès lors le seul moyen de sauver ses derniers bâtiments? Il pouvait gagner ou la Vilaine ou la Loire. Dans la soirée du 21, sept vaisseaux, — le *Brillant*, le *Dragon*, l'*Éveillé*, le *Glorieux*, l'*Inflexible*, le *Robuste*, le *Sphinx*, — et quatre bâtiments légers, — la *Vestale*, la *Calypso*, l'*Aigrette*, la *Noire* [1], — mouillaient à l'entrée de la Vilaine; puis, la marée aidant, ils franchissaient la barre de cette rivière et allaient s'échouer à l'intérieur. Ceux-ci, pour le moment,

1. La cinquième frégate, l'*Hébé*, n'avait pu suivre l'escadre, ayant été désemparée, le 18, par un abordage avec le *Robuste*.

étaient sauvés, mais ils n'étaient pas au bout de leurs malheurs.

Quant à nos derniers vaisseaux, harcelés par les bordées des Anglais, ils firent force de voiles pour gagner la baie du Croisic, par une mer toujours très mauvaise. Le *Juste*, dont les deux capitaines, les deux frères de Saint-Allouarn, avaient été tués dans l'action, s'était perdu dès le 20, à l'entrée de la Loire, avec tout son équipage, quand le nouveau commandant, Du Châtel Taneguy, essayait de pénétrer dans ce fleuve. Le *Héros*, du vicomte de Sanzay, seul survivant, avec le vaisseau amiral, du combat de la veille, se jeta à la côte, au Croisic; auprès de lui vint aussi s'échouer le *Soleil Royal*.

Le 22, le temps étant devenu plus maniable, Hawke s'approcha du Croisic; la veille, il avait perdu trois navires dans ces parages infestés de récifs. A la vue de l'ennemi, Conflans fit évacuer et incendier le *Soleil Royal* et le *Héros*; on n'avait pas eu le temps de sauver la magnifique artillerie du *Soleil Royal*. L'escadre française était à ce moment ou détruite ou dispersée, presque sans avoir combattu. Hawke n'avait plus rien à faire sur cette côte dangereuse, il reprit le large.

Tel est cet ensemble d'opérations fatales qui dura trois jours, du 20 au 22 novembre; on l'appelle d'ordinaire la bataille de M. de Conflans, « du nom, dit un historien, du lâche maréchal, sans doute pour que le souvenir ne s'en perdît pas et qu'il restât à jamais l'exécration de la postérité [1]. » Qu'on reproche de grosses fautes au malheureux amiral, soit; mais il ne ressort nullement du récit de ces tristes journées qu'il doive être flétri au nom de l'honneur militaire. Il y a bien plus de vérité dans ces lignes d'un inconnu, qui écrivait de Rochefort le 25 no-

1. [Moufle d'Angerville,] *Vie privée de Louis XV*, t. III, p. 214.

vembre [1] : « Voici une suite de ce que nous voyons depuis longtemps : des bévues, des preuves d'ignorance et enfin des sottises, beaucoup de bonne volonté, point de capacité, beaucoup de bravoure, point de tête, et de la présomption sans méfiance. Voilà un raccourci de ce qui vient de se passer. »

Le crime de Bauffremont est de n'avoir pas obéi ; le crime du maréchal de Conflans est de n'avoir pas commandé et d'avoir perdu la tête au moment le plus critique. Sorti de Brest avec une extrême lenteur, il n'éclaire pas sa route. Arrivé sur le théâtre même de ses opérations, il est en proie à une indécision perpétuelle : il veut chasser l'ennemi, puis se réfugier dans le Morbihan, puis gagner le large. Réduit à échouer son vaisseau, il a le très grand tort de le détruire en entier, avant que l'attaque même de Hawke lui en ait fait une nécessité inévitable.

Préoccupé avant tout d'embarquer le convoi du Morbihan, M. de Conflans avait voulu éviter la bataille générale et avait tout sacrifié à cette idée. Comme il l'écrivait à d'Aiguillon, du jour et du lieu même de son débarquement (le Croisic, 21 novembre), l'inégalité des forces en était la cause : « Il ne faut pas se mettre dans l'esprit de faire quelque chose d'avantageux avec une infériorité aussi marquée. Cela devrait bien corriger des entreprises qu'on n'a pas assez combinées. »

En même temps, il avait écrit à Berryer : «... Je suis fâché, monsieur, d'avoir à vous annoncer cette triste nouvelle; mais vous pouvez assurer le roi que je m'y suis comporté avec fermeté et sagesse, n'ayant jamais eu pour but que d'exécuter les ordres de Sa Majesté pour parvenir à faire réussir le projet du Morbihan. Mais ce

1. A. M., B[4] 88, fol. 317.

combat, qui a été inévitable, anéantit celui prémédité (*sic*); c'est à quoi on devrait s'attendre quand les forces sont aussi inférieures, surtout dans une saison qui l'aurait, malgré cela, rendu impraticable.... »

Il ne viendra à l'idée de personne de comparer notre grand Tourville et le maréchal de Conflans; mais ne peut-on pas remarquer certaines analogies entre la bataille de la Hougue et la bataille des Cardinaux? Dans l'admirable journée du 29 mai 1692, Tourville avait lutté un contre deux, sans se laisser entamer; comme cet effort héroïque ne pouvait se prolonger, il avait fait le signal à son escadre, qu'il avait toute sous la main, de prendre chasse. Obligé de s'échouer à Saint-Vast, il avait brûlé le *Soleil Royal* et les vaisseaux qui s'étaient échoués à ses côtés. Le vaisseau amiral de M. de Conflans portait le même nom que celui de Tourville; il finit comme lui, mais il n'avait pas eu, pour consoler ses malheurs, une nouvelle journée du 29 mai. Conflans avait moins songé à se battre le 20 novembre qu'à se mettre à l'abri pour protéger le convoi. Tout à coup s'étant vu seul, il avait cru qu'en se dérobant de nouveau il pourrait conserver au roi quelques vaisseaux de premier ordre. Le Croisic lui parut un abri sûr : ce fut une autre rade de Saint-Vast. Mais la journée de Saint-Vast la Hougue avait été précédée de la journée de la Hague, et la journée du Croisic fut précédée de la journée des Cardinaux.

Le gouvernement ne fit point comparaître devant un conseil d'enquête l'amiral, plus malheureux certainement que coupable, pas plus d'ailleurs que le chef d'escadre Bauffremont; on se borna à faire attendre à celui-ci jusqu'en 1764 la lieutenance générale qu'il avait sollicitée en 1762. La sévérité n'était pas alors dans nos mœurs; à présent que notre marine était morte, il semblait qu'on reculât devant un procès qui aurait pu avoir pour unique

résultat d'étaler au grand jour notre désorganisation politique et militaire. Conflans quitta la marine; il vécut, à peu près oublié, jusqu'en 1777.

La bataille des Cardinaux fut le tombeau de la marine de la France sous le règne de Louis XV. La descente en Angleterre fut immédiatement abandonnée, car elle était dès lors matériellement impossible. Berryer écrivit aussitôt à d'Aiguillon : « Je ne vous dirai point, monsieur, combien j'ai été pénétré de douleur aux tristes nouvelles du désastre de l'escadre de Brest. M. le maréchal de Belle-Isle vous écrit que le roi a pris le parti de suspendre l'expédition particulière.... » (Versailles, 25 novembre 1759). Il fallut licencier les troupes du Morbihan, qui périssaient d'inaction depuis de longues semaines ; il fallut renoncer aussi à tout projet du côté de la Manche et de la mer du Nord. Ce sacrifice était la ruine de toutes nos espérances et de notre dernière chance de salut; mais, quelque douloureux qu'il fût, il était peut-être moins cruel encore que toutes les humiliations qu'il nous fallut subir de nouveau sur toutes nos côtes; nous ne pouvions plus nous y opposer : depuis les journées de Lagos et de Quiberon, la France n'avait plus d'escadres ni sur la Méditerranée ni sur l'Océan. « A quoi, s'écriait le chevalier de Mirabeau, est réservé ce malheureux pays! Dieu veuille y mettre la main! J'en ai pleuré et j'en pleure encore. »

Hawke, dont la hardiesse méthodique et raisonnée fait à l'avance penser au génie militaire de Nelson, exploita merveilleusement sa victoire, en semant la terreur sur toutes les côtes du golfe de Gascogne. Il apparaît, le 29 novembre, sur cette rade de Rochefort, qui lui était familière; il avait espéré enlever la division de huit vaisseaux qui s'était réfugiée auprès de l'île d'Aix; mais ils

eurent le temps de remonter en rivière, et il renonça à pousser sa pointe plus avant. Il courut ensuite devant le Croisic et menaça de bombarder la ville et les villages voisins, sous prétexte que les Français s'opposaient à l'enlèvement de la magnifique artillerie du *Soleil Royal*. La ferme attitude du duc d'Aiguillon et de son subordonné, le marquis de Broc, coupa court à ces prétentions léonines. Le *Soleil Royal* ne s'était pas rendu, il n'avait pas été pris ; l'ennemi ne pouvait avoir aucun droit sur ses canons. Ces dernières épaves du vaisseau amiral restèrent, en effet, entre nos mains. Hawke réclamait aussi comme prisonnier de guerre l'équipage du *Héros*, par la raison que le vaisseau de M. de Sanzay avait, à un moment, amené son pavillon. Il lui fut répondu, par une consultation d'officiers généraux et de capitaines de vaisseau [1], que le *Héros* n'avait pas été amariné, et qu'il était du droit des gens que tout prisonnier qui n'a pas engagé sa parole a le droit de s'évader.

Les Anglais avaient mieux à faire qu'à réclamer des canons ou des prisonniers : ils pouvaient à leur aise recommencer leurs opérations de descente. Dans la nuit du 12 au 13 juillet 1760, ils débarquent à l'embouchure de l'Orne et détruisent les batteries de Sallenelles et d'Ouistreham [2]. Deux jours plus tard, le 15 juillet, neuf vaisseaux, de l'escadre de Rodney, bombardent Port-en-Bessin, où s'étaient réfugiés cinq bateaux plats, qui transportaient des bois de la marine du Havre à Brest. Mais le mieux pour les Anglais était de s'établir dans nos îles de l'Océan : ils n'y manquèrent point. Ce fut d'abord l'île

1. Consultation rédigée par d'Aubigny, Roquefeuil, La Touche Tréville, Breugnon, Bory. A. M., B[4] 88, fol. 266 et suiv.

2. A cet épisode est resté attaché le souvenir du « général » Cabieu, un brave sergent garde-côte de la paroisse d'Ouistreham. Hippeau, *Le Gouvernement de Normandie...*, t. I, p. 437.

d'Yeu, où ils ne firent d'ailleurs qu'une descente; ce fut ensuite Belle-Ile, dont ils furent maîtres pendant deux ans.

S'il était nécessaire de donner une preuve de la ruine complète de notre marine depuis le désastre des Cardinaux, on n'en pourrait trouver de plus tristement éloquente que la manière dont Belle-Ile fut prise par les Anglais.

Le 7 avril 1761, le chevalier de Sainte-Croix, brigadier des armées du roi, commandant militaire de Belle-Ile, aperçut, au large de la « côte sauvage », environ vingt-cinq bâtiments de guerre et une centaine de transports; c'était la flotte de l'amiral Keppel, qui amenait un corps de débarquement de près de dix mille hommes. Sainte-Croix, qui n'avait pour défendre l'île que deux régiments et quelques bataillons de milice, ne pouvait empêcher les Anglais d'aborder. Dès le 8 avril, ils débarquaient dans une anse auprès de Locmaria, à l'angle sud-est de l'île. L'énergique commandant avait fait prendre à ses hommes d'excellentes positions de combat; aussi les Anglais, à peine débarqués, se heurtèrent à une résistance dont ils ne purent triompher : le jour même de leur descente, ils perdirent quatre cents prisonniers. Craignant de courir à un désastre, Keppel suspendit provisoirement l'attaque; il se borna à croiser en vue de Locmaria, après avoir rembarqué tout son monde. Il ne se passa rien d'autre jusqu'au 22. Dans cet intervalle de quatorze jours, du 8 au 22 avril, le temps ne manqua certes pas pour expédier de Lorient, qui est à quelques heures à peine, à défaut d'une escadre pour disputer la mer aux Anglais — d'escadre, nous n'en avions plus, — quelques bâtiments qui auraient pu jeter au port du Palais des hommes, des munitions, des vivres. Cela même, on ne le fit pas, on n'essaya pas de le faire; peut-être ne le pouvait-on pas.

Cependant, Keppel avait pu faire demander du renfort en Angleterre ; le 21, il recevait six nouveaux vaisseaux de guerre et deux mille quatre cents hommes de plus. Le 22, il recommence sa tentative sur Locmaria. Soutenus par un feu très violent, auquel Sainte-Croix ne pouvait rien opposer, quatre mille hommes débarquent ; malgré tous les efforts des Français, ils s'établissent à la pointe de l'île. Les Anglais purent alors descendre à terre leur matériel d'artillerie. Le 29, le siège de la citadelle du Palais commençait par terre et par mer. Un récit du temps rapporte, dans tous ses détails, l'énergique résistance de M. de Sainte-Croix [1]. La poignée de Français qui était au Palais fit des prodiges d'héroïsme, n'ayant d'autre espoir que dans un secours qui viendrait du dehors. Leur résistance se prolongea jusqu'au 7 juin, soit pendant quarante jours. Pendant ces six longues semaines, rien ne fut tenté pour venir au secours de ces braves gens, que quatre petites lieues à peine séparaient de Quiberon. Un corsaire de Morlaix, Cornic-Duchêne, proposa, dit-on, au duc d'Aiguillon, de lancer des brûlots sur les vaisseaux de Keppel ; on ne lui permit pas d'exécuter son idée, ou les Anglais ne lui en laissèrent pas le temps. Le 7 juin, Sainte-Croix capitulait avec tous les honneurs de la guerre ; il sortait du Palais tambours battants, drapeaux déployés, mèches allumées ; ses troupes furent reconduites en France. C'est avec raison que les Parisiens firent fête au vaillant défenseur de Belle-Ile ; le chevalier de Sainte-Croix devint le héros du jour. Mais quelle tristesse de n'avoir rien pu faire au cours de ce blocus, qui se prolongea pendant deux mois entiers, en vue même de nos côtes !

Les Anglais étaient établis à quelques heures du Croisic,

1. *Journal de Belle-Isle depuis le 8 avril 1761....* Brest, 1761. Cf. A. M., B[4] 89.

de Lorient, de Brest; ils avaient au milieu de l'Océan un camp de refuge, d'où ils pouvaient infester impunément les côtes du golfe de Gascogne; bloquée d'un côté par Jersey, de l'autre par Belle-Ile, la Bretagne semblait réservée à l'invasion. Voilà les hontes et les tristesses qu'il nous fallut supporter jusqu'à la fin de la guerre. Ce ne fut qu'à la paix de Paris, deux ans plus tard, que les Anglais consentirent à nous rendre leur conquête, en échange de Port-Mahon.

A l'époque où l'audace des Anglais, servie par notre impuissance, leur permettait de s'emparer de Belle-Ile, l'escadre de Boscawen croisait en permanence devant l'embouchure de la Vilaine. A la suite de la bataille de Quiberon, sept vaisseaux et quatre frégates s'étaient retirés dans la Vilaine; les vents contraires et la présence des Anglais les avaient empêchés d'en sortir. Berryer, toujours préoccupé de faire des économies, parlait de faire désarmer des bâtiments devenus inutiles. Les officiers protestèrent. Le ministre leur répondit sèchement « de ne pas ajouter de folles dépenses à un très grand mal. » Nouvelle protestation, bruyante et collective, des officiers; ils demandèrent à être déférés devant un conseil de guerre, « seul juge compétent, disaient-ils, pour juger des faits dénaturés par d'indécentes et fausses relations. » Le conflit entre le ministre et les officiers se termina par la cassation des officiers et l'internement au château de Saumur de l'un d'eux, M. Villars de La Brosse, l'auteur de la lettre au ministre [1].

Cependant, Berryer promit le grade de capitaine de vaisseau aux officiers qui se chargeraient de faire sortir les

1. Enfermé en vertu d'un ordre du roi du 14 février 1760, Villars de La Brosse fut remis en liberté par un ordre du 1er décembre 1761.

navires. Deux lieutenants de la marine royale acceptèrent, le chevalier de Ternay et le comte d'Hector, ainsi que deux officiers de la compagnie des Indes, Dufresne-Marion et Duboux-Desages, ce qui devait amener encore une nouvelle protestation des officiers rouges. Le chevalier d'Arsac de Ternay, alors lieutenant de vaisseau, montra dans cette tâche ingrate les qualités de décision et d'énergie qui devaient marquer, en 1762, son expédition à Terre-Neuve et, en 1780, son expédition des États-Unis; car c'est à lui que devait revenir l'honneur de conduire en Amérique les troupes de Rochambeau. Pour tromper les Anglais, il avait fait remonter les navires le plus haut possible dans la Vilaine et il les avait désarmés, dans l'intention de les réarmer deux par deux et de tenter plusieurs sorties partielles. Le vent le contraria longtemps; il écrivait le 15 février 1760 : « La ressource des marins est de jurer contre les vents lorsqu'ils s'opposent à leurs projets; c'est précisément le cas où je me trouve actuellement. » A un moment, pour terroriser les vaisseaux de Boscawen qui étaient toujours au mouillage, il eut l'idée de lancer sur eux le feu grégeois, dont un inventeur prétendait avoir retrouvé le secret. «... Je traite l'Anglais comme un chien enragé, qui est à ma porte, prêt à me déchirer à ma sortie, et je ne connais rien de sacré contre un pareil ennemi.... Ce serait une vraie joie pour moi de repaître mes yeux de l'embrasement de quelque navire [1].... »

Enfin, le 6 et le 7 janvier 1761, favorisés par une forte brume, qui leur permit de passer à deux portées de fusil des Anglais sans être aperçus, Ternay et d'Hector purent prendre la mer avec le *Dragon* et le *Brillant*; deux frégates encore les suivaient. Trois bâtiments de ce petit

1. Lettres du 11 et du 20 avril 1760. Dossier *Ternay*.

convoi arrivèrent à Brest, le 10 janvier, avec une avance de vingt-quatre heures sur les Anglais. Le quatrième, la frégate la *Vestale*[1], que commandait alors l'enseigne de vaisseau Boisberthelot, avait été pris par l'*Unicorn*, le 8 janvier. Ternay et d'Hector retournent à la Vilaine et renouvellent leur exploit. Le 28 novembre, ils faisaient sortir, au milieu d'un violent orage, le *Robuste* et l'*Éveillé*. Ce fut toute une odyssée que la traversée de ces deux bâtiments, courant jusqu'à la Corogne, assaillis ensuite par un terrible coup de vent, tombant au milieu des Anglais, parvenant enfin à atterrir à Brest le 16 janvier 1762. Un peu plus tard, en avril 1762, nos derniers navires purent sortir de la Vilaine; le *Glorieux*, commandé par d'Hector, désarmait à Brest le 7 mai. Le blocus de la Vilaine avait duré deux ans et demi. Ternay et d'Hector furent promus capitaines de vaisseau; Ternay reçut en outre une pension de trois mille livres.

On se rappelle que le projet d'invasion des îles Britanniques, arrêté au milieu de l'année 1759, comprenait, outre les deux grandes armées de d'Aiguillon et de Chevert, formées dans le Morbihan et dans les Flandres, un détachement d'environ huit cents hommes qui devait prendre la mer à Dunkerque sur la petite escadre du corsaire Thurot. Ce vaillant marin, qui faillit renouveler les exploits des Jean Bart et des Du Guay-Trouin, qui valut encore quelques heures de gloire à notre marine agonisante, mériterait d'être plus connu.

Des légendes ont couru de bonne heure sur sa famille, qui passait pour irlandaise; ce qui est certain, c'est que

1. Du Couëdic, le futur héros de la *Surveillante*, était garde-marine sur la *Vestale*; pris dans ce combat, il fut prisonnier en Angleterre jusqu'au 14 juillet 1761.

lui-même, François Thurot, était né loin de la mer, à Nuits, en Bourgogne [1]. Il avait commencé la course de bonne heure. Les corsaires n'avaient, en effet, cessé d'armer à Dunkerque [2], où des travaux importants, exécutés depuis 1753, avaient fait renaître la vie maritime; le traité de Paris devait une fois encore vouer Dunkerque à la mort. Thurot s'était fait connaître par des actes d'une hardiesse singulière [3]. Prisonnier des Anglais, il s'était évadé tout seul dans un canot, et il avait ainsi regagné Calais. Au début de la guerre, il avait armé deux frégates, le *Belle-Isle* et le *Chauvelin*, de trente canons et de quatre cents hommes, et deux corvettes, avec lesquelles il était parti de Saint-Malo le 16 juillet 1757. Sa croisière avait duré dix-neuf mois sans interruption, marqués par je ne sais combien de prises et d'engagements sur les côtes de Norwège, d'Écosse, d'Irlande, des Pays-Bas. Quand il fut rentré désarmer à Dunkerque (février 1759), le maréchal de Belle-Isle, qui le connaissait d'ailleurs de longue date, avait pensé aussitôt à le faire entrer dans son grand projet. Il le chargeait d'une expédition au nord de l'Irlande, pour former dans ce pays un parti de mécontents et préparer une descente, soit en Irlande, soit en Écosse. Ses ordres étaient signés le 17 juin 1759.

Trompant la surveillance du commodore Boys, qui blo-

1. « Le 21 juillet 1727, d'après l'acte de baptême dont un extrait est à son dossier. » [D. Neuville,] *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 687. Le dossier de Thurot manque actuellement aux Archives de la Marine.

2. L'ouvrage suivant, porté sur le catalogue de la Bibliothèque nationale : Briansiaux de Milleville, *Armements en course à Dunkerque durant la guerre de 1756 jusqu'en 1762* (Paris, 1765, in-fol.), n'a pas pu être retrouvé à la Bibliothèque nationale

3. Dans une lettre écrite de Dieppe, le 21 juillet 1756, Thurot raconte en détail les courses qu'il vient de faire sur les côtes d'Angleterre. A. M., B⁴ 72, fol. 48-50.

quait nos côtes de Picardie et de Flandre, Thurot s'était échappé de Dunkerque, — avec cinq frégates, de quarante-quatre à dix-huit canons, et une découverte, de huit canons, — le 15 octobre, c'est-à-dire quand on attendait chaque jour la sortie de Brest de l'escadre de M. de Conflans. Le désastre de Quiberon, survenu quelques semaines plus tard, devait rendre stérile tout ce que Thurot pourrait faire.

Sa croisière fut très pénible ; les mauvais temps le rejetèrent à Gœteborg, puis à Bergen. Le 1er janvier 1760, il mouillait aux îles Făr-Œer, au nord de l'Écosse ; il y passait environ quatre semaines. En février, il apparaissait sur les côtes nord de l'Irlande, devant la baie de Londonderry. La mésintelligence qui existait entre lui et M. de Flobert, brigadier d'infanterie commandant le petit corps expéditionnaire, mésintelligence qui alla jusqu'aux menaces et aux injures [1], empêcha de rien tenter. Thurot fait une pointe vers l'embouchure de la Clyde ; puis, tout à coup, revenant sur l'Irlande, il débarque, le 21 février, sur la côte nord du golfe de Belfast et à quatre lieues à peine de Belfast, à Carrickfergus. Cette ville fut prise ; mais on y perdit deux ou trois jours à faire bonne chère et on n'avait pas les moyens d'enlever une grande place comme Belfast. Il fallut donc reprendre la mer, après avoir renouvelé la provision de vivres. Quelques jours plus tard,

1. Un curieux écho de cette mésintelligence se trouve dans une lettre adressée à « Ma chère cousine », dont l'auteur ne peut être qu'un membre du petit corps d'expédition. « ... Un fol, enorgueilli de la faveur et de la confiance du ministre, qu'il avait abusé par ses projets chimériques : voilà le sieur Thurot, l'homme de confiance de la cour, homme sans aucun talent ni principes, audacieux, insolent.... Il est très heureux d'avoir trouvé une mort glorieuse dans les combats, qu'il ne devait trouver qu'à la potence. Cela ne pouvait lui manquer, si en France on rend justice. » A. M., B4 94, fol. 147.

le 28 février 1760, par le travers de l'île de Man, Thurot, qui n'avait plus que trois bâtiments, fatigués par cette dure campagne, rencontra trois frégates anglaises, en parfait état, sous les ordres du commodore Elliot. Deux de ses navires s'enfuient; resté seul avec le *Maréchal de Belle-Isle*, Thurot court bravement à cette lutte inégale; son souhait était d'être tué sur le champ de bataille, il fut exaucé. Il avait à peine trente-deux ans et demi [1]. Rien n'échappa à ce combat fatal; les navires qui s'étaient enfuis furent pris aussi par les Anglais.

Telle fut la triste fin des projets de descente. On ne doit pas donner à l'heureux coup de main de l'audacieux corsaire une importance exagérée; il ne faut pas non plus le rabaisser outre mesure. On est en droit de dire que la descente de Thurot à Carrickfergus aurait pu révolutionner l'Irlande sans le désastre qui avait anéanti, trois mois auparavant, l'escadre de M. de Conflans.

Après tant de malheurs la France, dont les escadres étaient détruites, les ports bloqués, les colonies perdues, n'avait plus qu'à attendre dans le deuil le jour où le vainqueur lui dicterait la paix. Mais il semble que ce soit le propre de notre marine, si souvent malheureuse et si vaillante, si souvent blessée à mort et toujours renaissant à la vie, de travailler et d'espérer toujours : *spes contra spem*.

Le duc de Crillon, qui a pu avoir une part personnelle dans les projets de 1759, rapporte qu'après l'affaire de

1. En attendant l'étude détaillée que mériterait ce marin intrépide et que prépare un compatriote du Jean Bart bourguignon, on peut consulter sur Thurot les relations imprimées de TASSIN (1760), du marquis de BRAGELONGNE, major du corps d'expédition (1778), et sa *Vie* [par MAREY], 1791. Pour sa dernière croisière : A. M., B^2 361, B^4 90 et 94.

M. de Conflans il proposa la construction de chaloupes canonnières d'un faible tirant d'eau et d'un prix modique, — vingt-quatre mille francs pièce, — pour faire des pointes sur les côtes anglaises. Selon lui, le projet fut goûté du roi et du duc de Choiseul; mais l'influence de Mme de Pompadour, dont il n'avait pas sollicité l'intervention, le fit rejeter au conseil. « M. de Crillon, dit-il lui-même, fut alors encore plus autorisé à croire qu'il était, dans ce temps, plus nuisible en France d'être maladroit courtisan que mauvais citoyen [1]. » Il passa peu après au service de l'Espagne; il devait y renouveler un jour l'exploit de Richelieu et y mériter le beau titre de duc de Mahon.

L'emploi de bateaux plats, qui, pour le chevalier de Mirabeau, étaient de « plats bateaux », était recommandé aussi dans des mémoires intéressants, rédigés par le chef d'escadre d'Aubigny et le capitaine de vaisseau La Touche de Tréville au moment même où M. de Conflans allait sortir de Brest. Ils avaient été chargés, en octobre 1759, d'une enquête technique sur l'état de nos ports, du Havre à Dunkerque [2]. Ce passage d'une de leurs lettres (27 novembre 1759) montre tout ce qu'on pouvait encore demander à la France, si on savait diriger ses élans généreux : «... Nous venons de voir..., dans la tournée qui nous a été ordonnée..., les cœurs et les esprits tournés vers l'Angleterre. Citoyens et soldats ont une ardeur égale; chaque sujet veut contribuer par la faculté qui lui est propre; en un mot, c'est un feu que la vengeance attise et qu'il est important pour le salut de l'État de ne

1. *Mémoires militaires*, p. 214-218.

2. A. M., B4 74, fol. 41 et suiv. Un autre exemplaire : A. G., Angleterre, 1. — La Touche de Tréville avait déjà présenté (6 juin 1759) un projet, d'ailleurs très sommaire, pour un débarquement aux environs de Douvres. A. M., B4 82, fol. 33.

pas laisser éteindre. » Ils avaient dressé un devis d'armement très détaillé ; ils parlaient de quarante vaisseaux, de vingt-quatre prames à cent cinquante marins, de deux cent cinquante-deux bateaux plats à douze marins, etc.

Peu après, à la date du 8 février 1760, un réfugié jacobite, capitaine au régiment d'Ogilvy, nommé Goold, faisait connaître les résultats d'une enquête personnelle dont il avait été chargé par Chevert en vue d'examiner les points les plus favorables à une descente [1]. Il conseillait beaucoup de porter l'attaque principale sur la rive gauche de la Tamise, ce qui avait l'avantage de frapper l'Angleterre en un point où elle ne se croyait point vulnérable. Il indiquait Maldon, mais surtout Walton, un peu au sud de Harwich, sur la côte plate du Suffolk, comme des endroits très propices. « L'auteur de ce mémoire a été lui-même à Walton, et un capitaine de navire lui a dit qu'il était le lieu le plus commode de toute la côte d'Angleterre, qu'il était surpris que l'on n'eût pas encore tenté une descente dans cet endroit, et que, s'il était Français, il y aurait déjà débarqué. Cette observation mérite un grand secret, d'autant que les Anglais paraissent n'avoir aucune inquiétude pour cette partie. »

Parmi les nombreux projets soumis à cette époque au ministre [2], il en est un dont on regrettera de ne pas con-

1. A. N., AF IV 1597.

2. Beaucoup de ces projets se trouvent au volume B⁴ 100. Le chevalier de Tréville, de Carpentras, demande cent millions pour embarquer cinq corps de dix mille hommes à Toulon, à Bordeaux, à Rochefort, à Brest, au Havre. — Kerguelen Trémarec, enseigne de vaisseau, le futur découvreur des terres australes, propose le plan d'une guerre de course avec trente petites frégates de dix-huit canons. — Une dame Piérard, qui se qualifie « amie de madame Du Haussay », c'est-à-dire de la femme de chambre de la marquise de Pompadour, propose au ministre (à cette date, 4 novembre 1761, c'était Choiseul) de faire acheter par les Hollandais cinquante vaisseaux dans les ports d'Angleterre, qu'on armerait ensuite contre

naître l'auteur, car il présente un intérêt tout spécial, soit au point de vue stratégique, soit au point de vue historique. Il est intitulé : *Mémoire sur la conduite qu'on peut tenir par rapport à l'expédition d'Angleterre depuis la défaite de M. le maréchal de Conflans* [1]. Il porte la date de 1760.

Malgré le malheureux combat de la baie de Quiberon, il ne faut pas abandonner le projet primitif, qui est seul capable de procurer la paix ; il faut en modifier les détails d'exécution. On doit songer avant tout à tromper les Anglais et à leur faire disperser leurs forces navales. L'auteur, devinant le Pacte de famille qui ne fut signé qu'en août 1761, envoie l'escadre de Cadix à Brest et à Rochefort. Il fait équiper des vaisseaux à Rochefort et à Toulon; il fait descendre près de la mer ceux de la Vilaine. Les Anglais seront ainsi obligés de tenir la mer un peu partout, au milieu de l'hiver, avec une trentaine de vaisseaux de ligne et de frégates. Cela n'est d'ailleurs qu'un moyen de gagner du temps jusqu'à la campagne prochaine, qui doit être la dernière.

En vue de cette campagne, le mémoire passe la revue de toutes nos forces navales. Il compte quarante-huit vaisseaux, soit vingt-six qui étaient armés et vingt-deux qui pouvaient l'être d'ici à l'été. Peut-être y a-t-il de l'optimisme dans ces calculs; mais ce qui paraîtra tout à fait remarquable, c'est la manière dont ces forces devaient être utilisées.

Une escadre, partie de Toulon, ira faire la conquête de Gorée, puis mouillera au Ferrol en juillet. Deux escadres, parties de l'île d'Aix et de Brest, se rejoindront à la Mar-

les Anglais. « Sil mestois permis de mabouchet avec votre grandeur je lui prouveroit que cest non seullement le plus ardis projet mais le plus beaux et le plus digne d'elle. .. » Elle fait suivre sa lettre d'un devis explicatif.

1. Deux exemplaires : B[4] 86, fol. 324-332; B[4] 94, fol. 54-64.

tinique pour reprendre la Guadeloupe et faire une démonstration sur la Jamaïque; elles seront de retour au Ferrol en juillet. Les trois escadres réunies s'augmenteront encore des vaisseaux restés à Brest, et toutes ensemble pourront assurer, au mois d'août, le succès de la descente du duc d'Aiguillon.

Ne croirait-on pas lire, quarante ans environ à l'avance, le plan de Napoléon tracé dans ses grandes lignes? Le projet du camp de Boulogne offre avec celui-ci une analogie saisissante; on sait, d'autre part, que Napoléon fit consulter un très grand nombre de documents antérieurs. Aussi est-on en droit de supposer qu'il avait été frappé de ce moyen de disperser sur l'Océan les escadres britanniques et de concentrer les escadres de France et d'Espagne; il songea à s'en servir, quand il s'agit de faire traverser la Manche à César et à sa fortune.

A la fin de son mémoire, notre auteur déconseillait, non sans raison, de faire débarquer en Écosse le corps du duc d'Aiguillon; son objectif devait être la baie de Torbay, et de là Plymouth. Nous ne le suivrons pas dans les considérations stratégiques qu'il développe à ce sujet; selon lui, l'opération principale, que le prince de Soubise devait encore à cette date tenter sur la côte de Kent, en sera rendue plus facile. Notre intention a été surtout de signaler dans l'auteur de ces pages inédites un précurseur inconnu de Napoléon.

En 1762 on pensait toujours à une descente aux embouchures de la Tamise. Un mémoire proposait de se servir de l'escadre espagnole du Ferrol, pour lui faire contourner par le nord les îles Britanniques; elle viendrait prendre à Dunkerque quarante mille hommes, qu'elle débarquerait ensuite dans le voisinage de Londres [1].

1. A. N., AF IV 1597, et A. G., Angleterre, 1. Projet daté du

De son côté, le ministère paraissait travailler à un nouveau projet contre Jersey et à une nouvelle descente en Irlande. Le projet sur l'Irlande, de 1762, amena même une correspondance assez active entre Choiseul et d'Aiguillon; il était question d'y employer seize mille hommes [1]. Mais on peut se demander si le ministre et le gouverneur de la Bretagne ne songeaient pas mutuellement à se faire illusion. Tous deux savaient que la France était épuisée et que la paix lui réservait les pires conditions.

7 juin 1762 et signé : D'HEGUERTY. — Un autre projet, signé du même nom, avait examiné, à la date du 3 février 1759, l'hypothèse d'un débarquement en Angleterre, à défaut d'un débarquement en Irlande. A. M., B⁴ 82, fol. 46 et suiv.

1. A. M., B⁴ 100, fol. 154 et suiv.; fol. 312-321. — Choiseul se faisait adresser à la même époque (16 juin 1762), par le marquis de Vallière, directeur général de l'artillerie, un rapport sur les conditions d'un siège de Gibraltar par terre. A. G., Angleterre, 1 *quater*.

CHAPITRE XXI

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS AU CANADA ET AUX ANTILLES

Campagnes au Canada de Beaussier et de Du Bois de La Motte. — Perte de Louisbourg. — Le corsaire Vauquelin. — Expédition de Ternay à Terre-Neuve. — Croisières aux Antilles. — L'*Atalante* et le *Warwick*. — Perte de la Guadeloupe et de la Martinique. — Projets contre le Brésil.

On a insisté sur le récit des campagnes maritimes de l'Océan et de la Manche et sur l'exposé des projets qui s'y rapportent ; car ces mers étaient le théâtre par excellence de la guerre maritime. Comme le disaient d'Aubigny et La Touche de Tréville en 1759, l'entreprise contre l'Angleterre manquant, tout était manqué ; réussissant, tout était sauvé et réparé ; c'était à Londres seulement qu'on pouvait reconquérir nos colonies. L'histoire maritime de la guerre de Sept ans en Amérique et en Asie peut se raconter plus brièvement. Ce n'est pas que les campagnes de Montcalm et de Lally ne méritent d'être exposées en détail ; mais la marine proprement dite n'y joua qu'un rôle bien secondaire. Son effacement fut la vraie cause des malheurs de ces hommes héroïques et de la perte de notre empire colonial.

Machault, qui avait préparé avec tant d'habileté l'expé-

dition de Minorque, avait songé aussi, dès le début de la guerre, à ravitailler nos colonies d'Amérique. A la même époque où La Galissonnière et Richelieu s'embarquaient à Toulon, à destination de Port-Mahon, le chef d'escadre Périer l'aîné et le capitaine de vaisseau d'Aubigny prenaient la mer, à l'île d'Aix, pour aller faire une croisière à la Martinique et à Saint-Domingue. De son côté, Beaussier de L'Isle, capitaine de port à Brest, quittait cette ville avec trois vaisseaux armés en flûte et trois frégates, sur lesquels avaient pris place le nouveau gouverneur du Canada, le marquis de Montcalm, et un corps expéditionnaire de quinze cents hommes. La traversée de cette petite escadre et le débarquement (avril-mai 1756) se firent sans incident notable; mais le retour faillit être marqué par un malheur.

Beaussier venait de quitter l'île de Louisbourg, lorsque son navire le *Héros*, percé pour soixante-quatorze pièces, mais n'en portant que quarante-six, fut assailli par deux vaisseaux anglais, le *Grafton* et le *Nottingham* (26 juillet 1756). Il se défendit d'une manière admirable; au bout de six heures de combat, les assaillants finirent par le laisser et par prendre chasse. « Ce combat fit un honneur infini à M. Beaussier, » dit Guichen, qui y avait pris part, comme capitaine de vaisseau embarqué en second sur le *Héros*.

Au cours de cette affaire très disputée, deux officiers français, M. de Montalais, qui commandait l'*Illustre*, Froger de La Rigaudière, qui commandait la *Licorne*, avaient joué un rôle au moins singulier. Invoquant le calme ou je ne sais quelle cause, ils avaient assisté au combat à une faible distance, sans rien tenter pour venir au secours de leur chef. Faut-il croire, comme on les en a accusés, que leur morgue d'officiers rouges se soit fait une joie cruelle de laisser un officier de port, un

roturier, aux prises avec un ennemi plus fort que lui? De retour en France, ils furent déférés à un conseil d'enquête, que présidait le comte Du Guay, commandant la marine à Brest; l'affaire n'eut pas de suite, grâce à des témoignages de complaisance. Cependant la conduite de Froger de La Rigaudière parut justifier l'accusation; le malheureux capitaine de la *Licorne* fut trouvé pendu dans le grenier de sa maison.

Après avoir conduit heureusement Montcalm au Canada, il s'agissait de rester en communication avec lui et, avant tout, de veiller à la défense de l'île Royale; Louisbourg était la clef même du Saint-Laurent et de Québec. Machault y avait pourvu. Avant sa malencontreuse disgrâce, il avait préparé trois expéditions, qui partirent en effet pour Louisbourg [1]. Le chevalier de Bauffremont, chef d'escadre, sorti de Brest le 30 janvier 1757, avait d'abord cinglé vers Saint-Domingue; sur sa route, il avait capturé le *Greenwich*, de cinquante canons; après avoir terminé sa mission aux Antilles, il était arrivé à Louisbourg le 23 mai. Trois semaines plus tard, le 15 juin, il y était rejoint par le capitaine Du Revest, qui était sorti de Toulon le 18 mars avec l'*Hector* et trois autres vaisseaux et avait heureusement franchi le détroit de Gibraltar, malgré l'escadre anglaise de Saunders. Enfin, le 19 juin, arrivait le lieutenant général Du Bois de La Motte, sorti de Brest le 3 mai, avec neuf vaisseaux et deux frégates; Guichen, qui commandait le *Formidable*, avait eu, au cours de la traversée, la principale direction de cette escadre.

On ne pouvait pas souhaiter une concentration plus rapide et plus heureuse. Du Bois de La Motte, qui allait commander toutes ces forces réunies, se trouvait à la tête de dix-huit vaisseaux et de cinq frégates. Son indécision,

1. Voir l'Appendice XI.

plutôt que ses soixante-quatorze ans, ne lui permit pas d'en tirer grand parti. Il fit ravitailler Québec par deux vaisseaux, qui rentrèrent ensuite directement en France, puis il fit travailler aux fortifications de Louisbourg.

Cependant un grand armement de quinze vaisseaux et de trois mille cinq cents hommes se préparait à Halifax contre l'île Royale; les amiraux Holburn et Hardy, qui le commandaient, apparurent devant Louisbourg le 19 août (1757). Devant le grand déploiement de nos forces, ils ne tentèrent rien et se bornèrent à une croisière. De son côté, Du Bois de La Motte gardait la défensive, trop prudemment peut-être. Le 24 septembre, un terrible coup de vent assaillit la flotte anglaise, qui était au large, et lui fit beaucoup de mal; un vaisseau fut complètement perdu, une dizaine furent désemparés. Le 5 octobre, Holburn était de retour à Halifax, d'où il s'empressait de regagner l'Europe.

Du Bois de La Motte n'avait pas profité du malheur des Anglais; la tempête et les maladies de ses équipages l'avaient retenu à Louisbourg. Jugeant qu'il avait rempli l'objet essentiel de sa mission en ravitaillant le Canada et l'île Royale, il ne songea qu'à regagner la France au plus tôt. Il remit à la mer le 30 octobre. Divers incidents fâcheux, des coups de vent, la prise de deux frégates par les Anglais, marquèrent son retour; mais le pis de tout, ce fut la déplorable situation sanitaire de ses équipages. Rentré à Brest le 23 novembre (1757), il y débarqua quatre mille malades, qui portèrent l'infection dans toute la ville; il en mourait cinquante à quatre-vingts par jour. Les précautions d'hygiène les plus élémentaires étaient alors complètement méconnues dans la marine; les entreponts, qu'on n'aérait, pour ainsi dire, jamais au cours de ces longues traversées, servaient à loger pêle-mêle les équipages et les bestiaux. Les hommes périssaient par

des épidémies continuelles de typhus et de scorbut, bien plus meurtrières que le feu de l'ennemi. Celle-ci est restée tristement célèbre; après avoir détruit tous les équipages de Du Bois de La Motte, elle coûta plus de dix mille âmes à la ville de Brest.

Pour le vieil officier général, qui avait été jadis le frère d'armes de Du Guay-Trouin, ce fut sa dernière campagne. Sans parler du fléau qui y mit fin, elle était loin d'avoir donné tout ce qu'on pouvait en attendre au début.

A tout prix, il fallait ravitailler Louisbourg, qui était l'objectif principal des Anglais. Dans les premiers mois de 1758, trois petites divisions navales partirent de l'île d'Aix et de Brest, avec le capitaine marquis Des Gouttes, Beaussier de L'Isle, le capitaine Du Chaffault de Besné [1]. Que pouvaient ces forces insuffisantes, composées de quelques bâtiments, contre les forces formidables des Anglais, vingt vaisseaux de ligne, dix-huit frégates, cent navires de transport, douze mille hommes? C'est avec ces effectifs que Boscawen arrivait devant Louisbourg le 2 juin 1758. Des Gouttes et Beaussier avaient coulé quatre bâtiments à l'entrée du port, ils en avaient embossé cinq en arrière du barrage, tandis que le capitaine de vaisseau chevalier de Drucourt, gouverneur de l'île Royale, prenait, avec sa petite garnison de trois mille hommes, les meilleures dispositions de défense. Arrivé trop tard pour pénétrer dans le port, Du Chaffault avait du moins débarqué ses troupes sur un autre point de la côte, puis il avait gagné Québec avec tous ses vaisseaux.

L'énergie des défenseurs de l'île Royale ne pouvait rien contre la supériorité matérielle de l'ennemi; la chute de Louisbourg était certaine, si on n'envoyait pas en Amérique une puissante escadre. Or, à la même date,

1. Voir l'Appendice XII.

nos ports de l'Océan étaient bloqués, les Anglais descendaient sur nos côtes; l'escadre de M. de Conflans, enfermée dans la rade de Brest, était réservée pour le grand projet sur l'Angleterre. Tout ce que l'on put faire, ce fut d'envoyer à Louisbourg le *Formidable*, de quatre-vingts canons, avec le chevalier de Blénac Courbon, chef d'escadre, Guichen, capitaine de vaisseau, et un officier d'artillerie très estimé, M. de Villepatour. Mais Blénac ne songea même pas à forcer la ligne du blocus et rentra presque aussitôt en France.

Un corsaire de Dieppe, Vauquelin, avait eu plus d'audace ou plus de bonheur [1]; avec sa frégate l'*Aréthuse*, de trente canons, il était parvenu à franchir les lignes de Boscawen et il avait pris à la défense une part vigoureuse. Drucourt l'avait chargé de faire connaître en France son triste sort; l'*Aréthuse* avait forcé une seconde fois la croisière anglaise, et avait gagné Bayonne. Il était trop tard : dix jours seulement après son départ, le 27 juillet 1758, Drucourt livrait à l'amiral Boscawen et au major général Amherst ses remparts en ruines. Au cours du siège, les cinq vaisseaux de l'escadre de Beaussier avaient été incendiés ou pris.

L'escadre de Du Chaffault était repartie de Québec le 18 septembre. Arrivée dans les eaux d'Ouessant, elle livra combat, le 27 octobre, à neuf vaisseaux anglais de l'escadre de Boscawen. Malgré son infériorité numérique, elle les tint en respect; mais elle fut obligée de se séparer. Le *Dragon*, de Du Chaffault, mouilla, le 31, sur la rade des Basques, près de l'île d'Aix; le *Sphinx* et le *Hardi* entrèrent à Brest; le *Belliqueux* s'égara jusque dans le canal de Bristol. Le commandant de ce vaisseau, M. de Martel, qui n'avait plus de vivres, eut la naïveté de se présenter

1. Gravier, *Notice sur Jean Vauquelain*,... Paris, 1885.

à Bristol, en parlementaire, pour s'y ravitailler; il se fit prendre avec tout son équipage, sans avoir tiré un coup de fusil (8 novembre) [1]. Le ministre Berryer fit rayer des listes de la marine le capitaine du *Belliqueux*.

Pour la seconde fois en treize ans, les Anglais venaient de trouver à Louisbourg les clefs de Québec ; ils étaient résolus à s'en servir tout de suite. Dès la campagne suivante, la flotte de l'amiral Saunders, forte de vingt-deux vaisseaux et de trente frégates, portant les dix mille soldats de l'armée de Wolfe, mouillait devant la capitale du Canada.

Tout entier à son projet d'expédition contre la Grande-Bretagne, qui était loin d'être une conception déraisonnable, si elle avait pu être exécutée, le ministère ne fit rien pour les vaillantes troupes de Montcalm, enfermées dans Québec ; on connaît la réponse de Berryer à la demande de secours que lui apportait Bougainville. En 1758, lors du siège de Louisbourg, quelques secours insignifiants avaient été conduits de France à Québec, par Beaussier de Châteauvert et par Du Chaffault. En 1759, il n'arriva pas au Saint-Laurent un seul bâtiment de la marine royale. Seuls, quelques corsaires, comme le capitaine Canon, de Dieppe, et Vauquelin, qui commandait alors l'*Atalante*, avaient introduit de faibles secours à Québec. Montcalm n'avait plus qu'à se faire tuer ; la bataille du 13 septembre 1759 coûta la vie à ce chef héroïque. Arrivé trois ans plus tôt au Canada plein d'espoir, il y avait débuté par de grands succès, mais il avait été bientôt réduit à l'impuissance par l'accroissement continu des for-

1. Un officier du *Belliqueux*, le chevalier Bellot La Houssaye, originaire de Blaye, garde-marine du 18 février 1746, lieutenant de vaisseau du 17 avril 1757, mourut à Bristol, le 29 janvier 1759. A. M., C[1] 170.

ces anglaises et par l'abandon systématique de son gouvernement.

Québec avait capitulé le jour même de la mort de Montcalm. Une poignée de Français, avec le comte de Vaudreuil, tint un an encore dans Montréal; quand Montréal eut capitulé à son tour (8 septembre 1760), le dernier morceau de la Nouvelle-France était devenu la proie des Anglais.

Le souvenir de Vauquelin et de ses deux frégates, l'*Atalante* et la *Pomone*, se rattache aux dernières heures de l'agonie du Canada. Ayant pu sauver ses deux bâtiments lors de la capitulation de Québec, il était resté dans le voisinage de cette ville, et avait causé des alarmes continuelles à la garnison anglaise. Après maints épisodes, il avait été obligé d'échouer l'*Atalante* à la Pointe-aux-Trembles (juin 1760). Canonné à bout portant par deux frégates anglaises, il cloue son pavillon au tronçon du mât qui lui reste, il jette son épée dans le Saint-Laurent pour n'avoir pas à la rendre, et il vient se coucher au milieu de ses morts et de ses blessés, au pied du drapeau. L'attitude héroïque de Vauquelin, c'est le symbole de la France maritime et coloniale dans ces jours de tristesse et de mort.

L'Amérique du Nord réservait cependant à notre marine une heure de joie, à la veille même du traité de Paris. Le chevalier de Ternay, qui avait si habilement reconduit à Brest les vaisseaux de la Vilaine, avait été chargé par Choiseul, alors ministre de la Marine, d'une expédition à Terre-Neuve. Parti de Brest, le 8 mai 1762, avec deux vaisseaux, une frégate, une flûte et cinq cent soixante-dix hommes que commandait le colonel d'Haussonville [1], il arrivait le 20 juin devant Terre-Neuve; en

1. Voir l'Appendice XIII.

trois jours, d'Haussonville était maître de Saint-Jean. De son côté, Ternay allait détruire les pêcheries des Anglais, il capturait ou coulait quatre cent soixante navires de tout tonnage, il faisait éprouver à l'ennemi un dommage de plus d'un million de livres sterling. Cependant le 12 septembre, six vaisseaux anglais, neuf transports et quinze cents hommes arrivaient d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse. D'Haussonville se laissa enfermer dans Saint-Jean ; il dut y capituler au bout de deux jours. Ternay eut le temps de s'échapper. « Le *Robuste* et l'*Éveillé*, écrivait-il dès le 9 juillet, ne sont pas sortis de la Vilaine pour venir se faire capturer à Saint-Jean, ou du moins il en coûterait cher aux Anglais. » Près des côtes de France, il est chassé par deux divisions anglaises; mais il enlève un corsaire de vingt-six canons et se réfugie quelques jours à la Corogne. Le 28 janvier 1763, il rentrait au port de Brest, avec toute sa petite escadre et une frégate anglaise qu'il avait capturée à Saint-Jean. Cette courte et brillante campagne fut un éclair de succès au milieu des malheurs de la fin de la guerre.

L'histoire navale des Antilles offre à peu près les mêmes caractères qu'au Canada : on commence par envoyer quelques escadres, puis on n'envoie plus que quelques navires, qui arrivent trop tard et par groupes trop faibles. « Ayez pour premier principe de ne point envoyer vos vaisseaux par paquets.... Faites en sorte de ne plus retomber dans le même cas, ou vous perdrez tout. » Ces mots d'un mémoire anonyme, rédigé vers 1760 [1], ne s'appliquent que trop justement à notre manière d'opérer aux Antilles.

Machault avait envoyé, au début de 1756, le chef d'esca-

1. A. M., B[4] 313.

dre Périer l'aîné à Saint-Domingue et le capitaine d'Aubigny aux îles du Vent. Ces deux croisières, qui avaient pour but de ravitailler nos îles à sucre, se firent avec bonheur. Une action d'éclat marqua, en particulier, la croisière de la division de M. d'Aubigny. Le 11 mars 1756, dans les eaux de la Martinique, une de ses frégates, l'*Atalante*, de trente-six canons, capitaine Du Chaffault de Besné, donna vigoureusement la chasse à un vaisseau anglais, le *Warwick*, de soixante-quatre pièces [1]. Ce fut, comme on l'a dit, le combat du lion et du moucheron. L'*Atalante*, excellente marcheuse et évoluant à merveille, se maintint derrière les hanches du *Warwick*, à peu près à l'abri de son artillerie puissante et ne lâchant elle-même ses bordées qu'à coup sûr. Au bout de cinq heures de ce singulier duel, le gros vaisseau du capitaine Shudham, qui ne gouvernait plus, dut amener son pavillon. Le capitaine de la glorieuse petite frégate reçut le commandement du *Warwick* pour le conduire à Brest.

Le ministre Machault fit encore partir de Brest (fin novembre 1756) trois vaisseaux, deux frégates et une corvette sous les ordres de Kersaint de Coëtnempren, qui montait l'*Intrépide*. Cette petite escadre commença par détruire (février 1757) les comptoirs anglais de Sénégambie et du Bénin et par capturer dans ces parages de nombreux négriers; puis, elle gagna les Antilles. L'un des officiers de Kersaint, le capitaine de Caumont, s'arrêta à la Martinique; Kersaint alla à Saint-Domingue. Dans les eaux du Cap, il livra, le 20 octobre 1757, un violent combat à la division anglaise du capitaine Forrest, qu'il contraignit à s'éloigner. Ayant refait son escadre et réuni un grand convoi marchand, il repartit le 12 novembre

1. Les lieutenants Baraudin et Du Chaffault de Besné de La Forest servaient sur l'*Atalante*.

pour arriver heureusement, un mois plus tard, sur les côtes de France [1].

Cette croisière bien conduite, qui avait duré environ treize mois, est comme le dernier grand fait de notre histoire navale aux Antilles. Ces îles semblent dès lors vouées à l'abandon ; seuls, nos corsaires, qui renouvelaient les exploits des flibustiers, continuèrent à tenir la mer et firent le plus grand mal à la marine anglaise. Il y en eut jusqu'à cent quatre-vingts armés à la fois. Grâce à leur faible tirant d'eau, qui leur permettait de se retirer dans les plus petites criques, ces petits bâtiments fondaient à l'improviste sur les convois ennemis. Au cours de cette guerre, ils firent quatorze cents prises. L'un de ces hardis marins, le capitaine Morès, enleva tout un convoi escorté par deux vaisseaux de guerre ; son plus fort navire était un brigantin de douze petits canons.

Tandis que deux petites divisions navales, comprenant en tout cinq voiles, commandées par les capitaines Kérusoret Le Borgne et Bidé de Maurville, montraient encore à Saint-Domingue et à la Martinique les couleurs royales de France (août et septembre 1758), Pitt envoyait aux Antilles dix vaisseaux de ligne et huit mille hommes. Après s'être ravitaillés à la Jamaïque, le commodore Moore et le général Hopson arrivèrent, le 16 janvier 1759, devant la baie de Fort-Royal à la Martinique. Maurville eut le temps d'embosser son vaisseau le *Florissant* sous les canons de la citadelle ; l'énergie de son feu obligea l'ennemi à renoncer au débarquement.

De là, les Anglais se portèrent à la Guadeloupe. L'île

1. L'un de ses vaisseaux, l'*Opiniâtre*, capitaine M. de Moëlien, sombra dans le port de Brest, dans la nuit du 13 au 14 janvier 1758. Le conseil de guerre punit d'interdiction temporaire deux lieutenants de l'*Opiniâtre*, le chevalier de Roussel Préville et le chevalier de Landemont.

était commandée par M. de Nadau, qui n'avait que des forces insuffisantes, mais qui semble avoir justement mérité, par son manque d'énergie, la dégradation et l'emprisonnement auxquels il fut condamné après la perte de l'île. Moore, sans coup férir, débarque à Basse-Terre le 22 janvier (1759); Barrington, moins heureux, échoue devant la Pointe-à-Pitre. Alors les Anglais établissent le blocus général de la Guadeloupe. Ce fut seulement au bout de trois mois que le gouverneur de la Martinique, le marquis de Beauharnais Beaumont, se décida à venir au secours de cette île, distante à peine de quelques heures de mer. Dès le 8 mars, huit vaisseaux et trois frégates étaient arrivés à Fort-Royal, venant de Brest avec M. de Bompar, chef d'escadre; mais ces forces considérables perdirent six semaines à la Martinique. Quand Beauharnais et Bompar prirent la mer le 24 avril, la Guadeloupe était à bout de ressources; le 23, la Basse-Terre avait été occupée tout entière, et le 1er mai, la Grande-Terre capitulait à son tour. L'escadre de la Martinique n'était sortie que pour assister, impuissante, à ce double désastre. Bompar termina sa campagne stérile en ravitaillant Saint-Domingue; il était de retour à Brest à la fin de 1759.

La Dominique, sans défense, fut occupée en 1761. Les Anglais se tournèrent alors vers la Martinique. Le 7 janvier 1762, cinquante navires de guerre avec les amiraux Douglas et Rodney — celui-ci est le futur vainqueur des Saintes — et cent cinquante transports conduisaient devant Fort-Royal l'armée du général Monkton. Le commandant général des îles du Vent était alors un créole, le capitaine de vaisseau Le Vassor de La Touche. Son caractère impérieux avait rendu ses rapports difficiles avec les colons : cela même paralysa en partie ses moyens de défense. Dès le 28 janvier, il s'était retiré sur Saint-Pierre, abandonnant Fort-Royal, qui capitula le 4 février; lui-

même signait une suspension d'armes le 13 février et promettait de se rendre s'il n'était pas secouru le 1er mars. A cette date, il livrait l'île entière aux Anglais [1]. Huit jours seulement plus tard, le chef d'escadre Blénac Courbon, à la tête d'une dizaine de vaisseaux de guerre, était en vue de Fort-Royal. Dans la crainte d'être enlevé par les Anglais, qui, outre la Guadeloupe, la Dominique et la Martinique, avaient encore occupé la Grenade, Sainte-Lucie, Tabago, Saint-Vincent, il s'empressa de cingler vers Saint-Domingue. Le 17 mars, il y débarquait cinq mille cinq cents hommes. Grâce à ce renfort, le Cap échappait au sort de la Havane, qui tombait, au mois de juillet, aux mains des Anglais. Blénac rentrait en France peu après. A la fin de la guerre, la France n'avait conservé de tout son empire des Antilles que sa seule colonie de Saint-Domingue.

Choiseul, qui dirigeait depuis le 15 octobre 1761 le ministère de la Marine, ne voulut pas rester sous le coup de ces humiliations répétées. Il avait envoyé à Terre-Neuve le chevalier de Ternay, dont l'expédition avait été suffisamment heureuse. De même, il songea à un grand armement dirigé contre la baie de Tous-les-Saints et le port de Rio de Janeiro au Brésil. Beaussier de L'Isle, capitaine de port faisant fonction de chef d'escadre, devait commander cette expédition, forte de neuf vaisseaux de ligne, dont le *Royal Louis*, de cent seize canons, et de dix transports; les troupes devaient être sous les ordres du comte d'Estaing, lieutenant général, qui connaissait déjà Rio de Janeiro et qui avait reçu à l'avance les provisions de vice-roi du Brésil. La lettre du roi, investissant Beaussier de L'Isle du commandement en chef, était signée le 30 septembre 1762;

1. *Lettre sur la prise de la Martinique par les Anglais en 1762.* S. l. n. d.

d'autres ordres sont du 11 et du 20 octobre. Dans une lettre à d'Estaing, le ministre lui rappelle, à propos de l'attaque de Rio de Janeiro, « l'exemple du fameux sieur Du Guay-Trouin, qui a rendu autrefois des services si importants à cette monarchie ». En 1762, comme en 1710, la France voulait se venger sur le Portugal, allié de l'Angleterre, des coups qu'elle avait reçus de l'Angleterre.

Confiée à Beaussier et à d'Estaing, l'expédition du Brésil pouvait aboutir à une opération glorieuse pour nos armes; mais au moment même où on la préparait, on parlait aussi de préliminaires de paix. « Si le duc de Praslin, dit d'Estaing, avait pu retarder de quatre jours la signature des préliminaires, les richesses de Rio de Janeiro et les mines du Brésil appartenaient indubitablement au roi. » En novembre, Beaussier recevait l'ordre de garder ses vaisseaux dans la rade de Brest et de débarquer les troupes; en décembre, de faire passer les vaisseaux de la rade dans le port. Bientôt après ils furent désarmés; il ne restait plus rien du projet sur le Brésil que les documents qui se rapportaient à sa préparation [1].

1. A. M., B[4] 104 et 105; dossier *d'Estaing*.

CHAPITRE XXII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS DANS L'HINDOUSTAN

Le comte d'Aché. — Bouvet de Lozier, Bouvet de Précourt. — Batailles navales de Gondelour, de Karikal, de Porto-Novo. — Croisière du comte d'Estaing. — Traité de Paris.

En 1754, le gouvernement de Louis XV, cédant aux plaintes réitérées de la compagnie des Indes, rappelait Dupleix de Pondichéry. Il désavouait officiellement ses desseins, car il écrivait à notre ambassadeur à Londres : « ... Nous envisageons ces projets comme des chimères et des visions.... » Il détruisait matériellement les résultats que Dupleix avait obtenus, car il faisait signer par le nouveau gouverneur général, Godeheu, le traité désastreux de 1754, où les deux compagnies rivales abandonnaient mutuellement leurs conquêtes. Le sacrifice ne coûtait guère à nos ennemis, qui ne possédaient à peu près rien en dehors de leurs comptoirs; à nous, il nous coûtait la majeure partie de la côte de Coromandel et de l'intérieur du Décan. Depuis cette décision fatale, la compagnie avait repris le courant des opérations commerciales qui lui permettaient de végéter tant bien que mal; elle avait renoncé à toute idée de conquête et d'organisation militaire. Moins de deux ans après, la guerre éclatait entre la France et l'Angleterre, et les trésors de Golconde, c'est-

à-dire l'empire de l'Hindoustan, devenaient tout de suite l'un des plus gros enjeux de cette lutte sans merci.

« Toute ma politique, disait le comte de Lally, consiste dans ces cinq mots, ils sont sacramentels : plus d'Anglais dans la péninsule ! » Certes, Lally avait raison ; pas plus que le Canada, l'Hindoustan ne pouvait se partager entre les Anglais et les Français, il devait être aux uns ou aux autres. Mais le sort de l'Inde, comme celui du Canada, dépendait de la possession de la mer. C'était dans les eaux du golfe du Bengale, et non sous les murs de Pondichéry et de Calcutta, que devait se disputer la domination de l'Hindoustan. Pas d'empire colonial sans une puissante marine de guerre : cette conclusion se dégage encore avec une douloureuse évidence de ce dernier chapitre de notre histoire maritime pendant la guerre de Sept ans.

Au moment de la rupture avec l'Angleterre, Machault avait fait choix de deux officiers généraux pour commander dans les Indes les vaisseaux et les troupes du roi, le comte d'Aché et le comte de Lally.

Sans se recommander au choix du ministre par des titres exceptionnels, le chef d'escadre d'Aché n'était pas dénué de mérite; cependant, il avait contre lui sa morgue et son humeur peu accommodante. Il avait accepté cette mission difficile dans l'espoir d'arriver plus tôt à la cornette, mais il regardait comme au-dessous de soi de commander à des marchands et de combattre pour des marchands. Entre lui et le comte de Lally, qui avait le commandement général de l'expédition, les attributions de pouvoir étaient loin d'être définies avec précision ; c'était préparer à l'avance le retour des scènes déplorables qui avaient mutuellement paralysé La Bourdonnais et Dupleix. Avant même le départ, la mésintelligence éclata

entre les deux officiers généraux, au point que d'Aché envoya sa démission.

On peut dire à sa décharge qu'après lui avoir donné à commander pour cette expédition trois vaisseaux du roi, on ne lui en avait laissé qu'un seul, le *Zodiaque*, par suite de ces circonstances, que rapporte d'Estaing [1]. D'Aché devait partir de Brest avec le *Zodiaque*, le *Superbe*, le *Belliqueux*, et deux frégates, dont la *Guirlande*. Au moment du signal du départ, la *Guirlande* n'appareilla pas. « Son commandant n'était pas à bord ; jeune homme et amoureux, il avait passé la nuit à Brest. Son second, simple garde de la marine, faisait semblant de ne pouvoir lever son ancre pour attendre le commandant de sa frégate. » La *Guirlande*, qui reste immobile, est abordée par le *Belliqueux* ; le *Zodiaque*, de d'Aché, accourt sur le lieu de l'accident ; dans cette manœuvre, il démâte d'un mât et menace de couler : la partance ne put avoir lieu. Le nouveau ministre retira du service des Indes le *Superbe* et le *Belliqueux*. Le *Zodiaque*, parti seul deux mois après, manqua les moussons et arriva trop tard. « On peut donc mettre la perte des Indes dans le nombre des grands événements arrivés par des petites causes. Cela prouve qu'il n'existe pas de petites erreurs en discipline. »

Le commandant du *Zodiaque* avait refusé d'escorter avec un seul vaisseau une flottille composée d'une dizaine de vaisseaux et de frégates de la compagnie, qui, pour être armés en guerre, étaient en fait d'assez piètres instruments de combat. C'était le second coup de tête de d'Aché dans sa carrière de marin ; en 1748, il avait déjà refusé de commander l'*Alcide*, sous le prétexte, tout à fait injustifié, que ce vaisseau ne pouvait pas tenir la mer. Cette nouvelle incartade méritait une leçon ; mais le ministre

1. A. M. Dossier *d'Estaing*.

qui avait succédé à Machault, M. de Moras, recevait la loi de son personnel, au lieu de la lui donner. D'Aché ayant récrit qu'il retirait sa démission, on se borna à lui laisser son commandement. C'est sous ces fâcheux auspices qu'il quitta le port de Lorient, le 3 mai 1757.

Une division d'avant-garde, de trois vaisseaux de la compagnie et de deux bataillons du roi, était partie dès le 6 mars, sous les ordres du chevalier de Soupire ; arrivée à l'île de France, elle se grossit de trois vaisseaux, qui avaient été préparés par Bouvet de Lozier, alors gouverneur de l'île Bourbon et capitaine de frégate. Prenant le commandement de tout le convoi, Bouvet de Lozier fit preuve encore de ces qualités de rapidité et de décision qui avaient signalé sa campagne de 1748. Parti de Foule-Pointe, sur les côtes de Madagascar, le 1er août (1757), il croisait le 22 en vue des côtes du Malabar. Sans s'effrayer de la présence de deux escadres anglaises, l'une vers Bombay, l'autre vers les embouchures du Gange, il court à Pondichéry, y débarque soldats, argent, munitions, et reprend la mer; le 11 octobre, il mouillait à la rade de Port-Louis, dans l'attente de l'escadre du comte d'Aché. Ce fut le dernier commandement à la mer de cet habile marin ; il devait quitter en 1763 le gouvernement de l'île Bourbon, après avoir accompli dans cette île, même pendant ces années de misère, l'œuvre de colonisation la plus intelligente et la plus fructueuse.

Parti de Lorient le 3 mai (1757), d'Aché n'avait rallié l'île de France que le 16 décembre, mettant sept mois et demi à une traversée qui, dans les circonstances favorables, n'en demandait que quatre ou six au plus pour des navires marchant en escadre. Or la victoire, comme bien souvent, devait être à celui qui arriverait le premier sur le lieu du combat. Dès le mois de mars, Robert Clive et l'amiral Watson avaient enlevé notre comptoir de Chandernagor

sur le Gange; en août, une nouvelle escadre était partie d'Angleterre avec le commodore Stevens. D'Aché avait eu tout contre lui : des vents contraires, une épidémie de scorbut, ce fléau des anciennes escadres, qui lui avait enlevé trois cents hommes et l'avait fait relâcher pendant six semaines à Rio de Janeiro, sans pouvoir d'ailleurs descendre à terre; les habitants, qui se rappelaient l'expédition de Du Guay-Trouin, avaient refusé de laisser débarquer les équipages, mais les temps et les hommes étaient bien changés.

D'Aché avait repris la mer à Rio le 21 septembre. Pour éviter le Cap pendant les mauvais temps de l'équinoxe, il avait fait de longs détours vers le sud. Arrivé à Port-Louis le 16 décembre, il fallut donner du repos aux équipages et refaire les approvisionnements. Pendant trois mois environ il parcourut les eaux de l'île de France et de l'île Bourbon, exerçant ses équipages, comme l'avait fait La Bourdonnais, mais laissant passer, sans la voir, l'escadre de Stevens, qui se réunissait à l'escadre de Pocock dans les eaux de Madras le 24 mars 1758; il n'arrivait lui-même que plus d'un mois plus tard (28 avril) en vue de la côte du Coromandel. Ainsi, il avait fallu une année entière au chef d'escadre pour aller de Lorient à Pondichéry; les malheurs militaires de Lally et ceux de d'Aché ont leur cause première dans cette interminable navigation.

Tout de suite, on paya les conséquences de tant de lenteurs, car nous avions à présent devant nous les escadres réunies de Pocock et de Stevens, celle-ci partie d'Europe trois mois plus tard que d'Aché et arrivée en Asie un mois plus tôt. Le 28 avril (1758), d'Aché croisait devant les positions anglaises de Gondelour et de Saint-David. Lally, pour qui ces douze mois de navigation avaient été une torture morale continue, décide de faire aussitôt le siège de Gondelour. Il laisse d'Aché devant cette place et

se fait conduire à Pondichéry avec la *Diligente* et le *Comte de Provence.* Avec une rapidité inconnue à son chef d'escadre, il y prend les quelques centaines d'hommes disponibles et les conduit par terre devant Gondelour (29 avril). Le siège allait commencer par terre et par mer, quand le jour même l'escadre de l'amiral Pocock apparaissait à la hauteur de cette place.

Le combat du 29 avril 1758 se livra dans des conditions à peu près égales, neuf vaisseaux français avec quatre cent dix canons, huit vaisseaux anglais avec quatre cent soixante-deux canons; en fait, la supériorité matérielle était à nos ennemis. Tous leurs vaisseaux étaient des bâtiments de la marine royale; chez nous, le *Zodiaque* seul était un vrai vaisseau de guerre, de soixante-quatorze canons, et tous nos bâtiments étaient encombrés de soldats, dont la présence compliquait beaucoup les manœuvres. Aussi l'action fut très décousue de notre côté.

Le vaisseau amiral anglais, le *Yarmouth* (soixante-quatre canons) mit le cap sur le *Zodiaque*. Si d'Aché n'était qu'un médiocre chef d'escadre, à son bord il était un bon officier : par la supériorité de son tir, il obligea le *Yarmouth* à s'éloigner. Il avait été très énergiquement soutenu à l'avant-garde par deux officiers de la compagnie, Cristy-Pallière, capitaine du *Vengeur*, et Bouvet de Précourt, capitaine du *Bien-Aimé*; celui-ci, digne de l'illustre famille de marins à laquelle il appartenait, avait donné la chasse la veille à deux frégates anglaises et les avait forcées à s'échouer à la côte, où leurs équipages les avaient incendiées. Malheureusement, notre arrière-garde montra une impardonnable mollesse; le *Duc de Bourgogne*, commandé par M. d'Après de Mennevillette, marin très instruit qui ne fut ce jour-là qu'un médiocre soldat, se borna à canonner l'ennemi à distance. Le *Comte de Provence* et la *Diligente*, qui revenaient de Pondichéry, étaient

signalés au loin; leur arrivée pouvait nous donner la victoire. Mais on avait beaucoup souffert de part et d'autre, et les deux escadres se séparèrent, les Anglais dans la direction de Negapatam, les Français dans la direction de Pondichéry. Un malheur marqua notre retraite. Le *Bien-Aimé*, de Bouvet de Précourt, fut poussé à la côte et s'y perdit; Bouvet passa alors au commandement du *Duc de Bourgogne*. Ce fut toute la punition de Mennevillette, à qui d'Aché reprochait de la froideur dans le combat de la veille. Plus énergique, Pocock faisait casser par une cour martiale les officiers de son arrière-garde qui lui avaient paru ne pas faire tout leur devoir. Le 6 mai, huit jours environ après cette bataille à peu près indécise, d'Aché mouillait devant Pondichéry.

Cependant la bataille navale de Gondelour, en éloignant Pocock, avait permis à Lally d'assiéger Gondelour par terre; le 3 mai, il était maître de cette place. Fidèle à son idée, il commence aussitôt le siège du fort Saint-David et demande de nouveau à d'Aché le concours de ses navires. Celui-ci invoque le délabrement de ses équipages et, ce qui n'était que trop vrai, le manque d'approvisionnements maritimes dans l'arsenal de Pondichéry; enfin, il cède, quoique de très mauvaise grâce, parce que Lally avait menacé de le faire arrêter. Il apparaît devant le fort Saint-David le 2 juin; le même jour cette place capitulait, sans que Pocock, qui rôdait dans ces parages, se fût approché de la côte.

A présent, il s'agissait du siège de Madras. D'Aché s'y refuse, sous prétexte d'établir une croisière vers Ceylan et d'y capturer des navires de commerce. Lally insiste. D'Aché s'obstine et part. Lally lui envoie, par la côte, un courrier qui le rejoint à Karikal, pour le sommer de revenir à Pondichéry. D'Aché revient en effet (17 juin); mais Lally parlant toujours d'une opération combinée pour le

siège de Madras, il déclare qu'il ne fera plus rien, à moins qu'on ne lui assure un ravitaillement de quatre mois de vivres.

Au milieu de ces allées et venues et de ces tiraillements déplorables, le siège de Madras ne se faisait point, et Pocock, qui avait eu tout le temps de réparer son escadre, se montrait, le 27 juillet, devant la rade de Pondichéry. L'insécurité de cette rade imposait à d'Aché de ne pas accepter le combat à cet endroit; il sortit, en effet, dès le 28 juillet. Après avoir manœuvré pendant quelques jours pour se donner l'avantage du vent, les deux flottes se rencontrèrent, le 3 août, à la hauteur de Karikal.

Ce combat du 3 août 1758, le second que d'Aché livrait sur la côte du Coromandel, fut court et violent, sans donner de grands résultats. D'Aché, à qui il fallait la fièvre de la bataille pour le tirer pendant quelques heures de son indécision et de son apathie ordinaires, avait imaginé, avec ses huit navires, d'ailleurs de qualité médiocre, de couper en deux la ligne des sept vaisseaux anglais. La manœuvre était audacieuse; elle pouvait réussir si la brise continuait à nous favoriser comme au début de l'action; une brusque saute de vent eut pour résultat de nous mettre sous le vent des Anglais, en nous plaçant entre eux et la côte. Pocock en profite pour nous attaquer; les pointeurs anglais tirent dans les batteries; les pointeurs français, suivant une fâcheuse habitude du temps, tirent dans les mâts. Atteints dans leurs œuvres vives, nos vaisseaux souffrent beaucoup. Le *Comte de Provence* est en feu et sur le point d'être pris par le commodore Stevens; il est sauvé par le *Duc de Bourgogne*, du brave Bouvet de Précourt, qui vient se placer entre lui et les assaillants. Le feu s'est mis aussi au *Zodiaque* et menace la soute aux poudres. D'Aché, dont le navire ne gouverne plus, fait le signal de la retraite; les Anglais, très maltraités eux-

mêmes, ne songent pas à le poursuivre. Le lendemain 4 août, il mouillait devant Pondichéry et Pocock devant Karikal.

Bien qu'indécises, les deux batailles navales de Gondelour et de Karikal prouvaient que nous pouvions disputer la mer aux Anglais; jusqu'ici le succès avait été pour nous, qui leur avions pris deux places. Aussi Lally revient à l'idée qui l'obsède, le siège de Madras; il fait demander de nouveau le concours de d'Aché par le comte d'Estaing, qui était alors brigadier d'infanterie. Nouveau refus de d'Aché, qui oppose aux protestations de la colonie les délibérations d'un conseil de guerre, conformes à son désir et fondées sur l'épuisement de son escadre; il donne pour raison à son départ la nécessité de conserver une escadre qui devait être, d'après lui-même, le salut des établissements français dans l'Inde. C'est peine perdue que de vouloir lui démontrer que le salut doit être à côté du danger, et que le danger n'est pas à Port-Louis, mais à Pondichéry. Il met à la voile de Pondichéry le 3 septembre 1758. Le 13 octobre suivant, il terminait dans les eaux de l'île de France cette campagne d'environ neuf mois, qui avait été à peu près stérile [1].

D'Aché aurait pu se faire pardonner son départ intempestif s'il n'avait fait que toucher à Port-Louis juste le temps de ravitailler ses vaisseaux et de compléter ses équipages, que ces deux combats avaient diminués d'environ un millier d'hommes; mais il ne reparut au Coromandel qu'un an plus tard, en septembre 1759. Il n'était pas seul coupable, il faut bien le dire, de ce retard qui devait être fatal à Lally. L'administration de la Marine avait

1. De l'île de France, le 30 octobre 1758, d'Aché adressa un long rapport au ministre; il a été publié dans la *Vie privée de Louis XV*, t. IV, p. 322 et suiv. Voir dans le même tome, p. 357 et suiv., une autre relation des combats du 29 avril et du 3 août 1758.

envoyé d'Aché dans les Indes sans rien faire pour assurer son ravitaillement. Alors qu'il aurait dû se refaire largement à Port-Louis en vivres, en munitions, en matériel, il ne put qu'y constater le manque à peu près complet de tout ce qui lui était nécessaire. « Nous manquons de tout, écrivait d'Aché au ministre lors de son retour à l'île de France; les hommes même nous manqueront. Comment faire la guerre? Je pars de l'Inde, parce qu'il n'y a rien; j'arrive ici, et je me trouve encore plus dans l'embarras. » Il dut envoyer douze de ses bâtiments chercher des vivres jusque chez les Hollandais du Cap de Bonne Espérance.

Cependant, un chef énergique, soucieux de sa mission, se rappelant qu'il tenait en grande partie entre ses mains le sort de son collègue de l'armée de terre, aurait montré plus de diligence. En rentrant à Port-Louis, il avait trouvé un autre chef d'escadre, Froger de L'Éguille, qui lui amenait de France trois vaisseaux du roi et plusieurs vaisseaux de la compagnie; le nouveau venu était un chef actif, avec qui notre fortune maritime aurait pu changer; « il était plus propre que qui que ce soit pour conduire cette expédition, » selon d'Aché, qui se disait lui-même « excédé ». Mais il ne venait pas pour relever d'Aché de son commandement. Celui-ci se borna à envoyer à Pondichéry une seule frégate, la *Fidèle*, avec un million sur les deux que L'Éguille avait apportés de France, et, dit-on, dix-neuf soldats en tout. Lui-même appareillait le 17 juillet (1759), mais pour aller armer sur la côte de Madagascar. Enfin, vers le milieu d'août, il cinglait vers l'Hindoustan, comme décidé à l'avance à reprendre son rôle passif de la campagne précédente.

Au cours de ces longs mois d'absence et d'inaction, Lally avait entrepris le siège de Madras; mais Pocock, maître de la mer, l'avait obligé à y renoncer dès le 16 février (1759). En avril, le général français perdait Mazuli-

patam. Dès lors, il allait être enfermé dans Pondichéry, sans espoir d'en sortir, à moins que la victoire ne lui arrivât par mer. Son sort, c'est-à-dire le sort de l'Inde française, dépendait plus que jamais de la conduite de d'Aché.

Le chef d'escadre français avait touché à Batacolo, sur la côte sud de Ceylan, le 30 août. Le 10 septembre (1759), à la hauteur de Porto-Novo, dans ces parages où devait s'illustrer quelque vingt ans plus tard le bailli de Suffren, il rencontrait l'escadre de Pocock.

Du côté de d'Aché, onze vaisseaux, mais quatre seulement de la marine royale, avec sept cents canons [1]; du côté de Pocock, neuf vaisseaux, mais tous de la marine de guerre, avec six cents canons : telles étaient les forces des deux ennemis à cette troisième rencontre. Ce fut comme une nouvelle édition des deux batailles précédentes. Pocock avait lancé ses navires à l'attaque de nos trois divisions : Froger de L'Éguille, à l'avant-garde, avec le *Minotaure*; d'Aché, au centre, avec le *Zodiaque*; M. de Ruis, à l'arrière-garde, avec l'*Illustre*. Lui-même, sur le *Yarmouth*, avait engagé un furieux corps à corps avec le *Zodiaque*. D'Aché, qui dans un combat payait bravement de sa personne, avait reçu de graves blessures, qui l'obligèrent à renoncer au commandement; l'officier qui le remplaça ne crut pas pouvoir soutenir plus longtemps une terrible canonnade qui durait bord à bord depuis deux heures; il donna le signal de la retraite. Pocock ne pouvait s'attribuer la victoire; il nous avait contraints à nous dérober, mais il dut renoncer à nous poursuivre, à cause de ses graves avaries. Aucun navire n'avait été pris ou coulé de part et d'autre. Pour la troisième fois, l'issue était restée indécise; cependant elle avait permis encore à d'Aché d'atteindre son but; le 15 sep-

1. Voir l'Appendice XIV.

tembre, il mouillait à Pondichéry et y débarquait une centaine de soldats et huit cent mille livres.

Lally avait à présent à portée de la main cette force navale qu'il attendait depuis un an et qui, si elle ne suffisait pas pour assurer sa victoire, en était du moins la première condition. C'est alors qu'éclata dans toute son inconscience l'entêtement inintelligent et inexcusable du chef d'escadre. A peine arrivé, il déclare qu'il va repartir, sa mission étant terminée. Lally lui répond qu'elle commence à peine; par tous les arguments, il veut faire luire la lumière à ces yeux obstinément fermés. D'Aché n'a qu'une réponse : il partira. Il part, en effet, dès le surlendemain 17 septembre, avec ses onze bâtiments. Le conseil supérieur de Pondichéry et tous les membres de la nation française, réunis en corps, rédigent, le même jour, une déclaration solennelle, le déclarant seul responsable de la perte imminente de la colonie. Cette protestation vigoureuse, ce « protêt national », comme dit un historien du XVIIIe siècle, lui est signifié en mer quelques jours plus tard. Il consent à revenir à Pondichéry, mais seulement pour y débarquer environ neuf cents hommes. Il reprend la mer le 27 septembre, sans rien vouloir entendre et donnant pour toute raison que l'état de son escadre ne lui permet pas d'affronter une nouvelle bataille.

Il ne devait plus reparaître dans les eaux du golfe du Bengale; cependant, depuis son second retour à Port-Louis (15 novembre 1759) jusqu'à la capitulation de l'héroïque Lally à Pondichéry, après un blocus de neuf mois (15 janvier 1761), il s'écoula exactement quatorze mois. Certes, ce n'est pas le temps qui fit défaut au chef d'escadre. Mais tout devient argument à un chef qui a décidé de n'agir qu'à sa tête. Ce fut d'abord un terrible coup de vent qui, en janvier 1760, jeta à la côte de l'île de France

trente-deux bâtiments et désempara l'escadre de d'Aché, déjà en assez triste état; ce fut ensuite le prétexte de protéger les Mascareignes contre une expédition anglaise qu'on disait se préparer en Europe. Bref, il laissa agoniser jusqu'à leur dernière heure les défenseurs de Pondichéry; une nouvelle escadre anglaise, commandée par l'amiral Cornish, put bloquer à son aise la capitale française et permettre à la famine d'accomplir son œuvre de mort. D'Aché était à l'ancre à Port-Louis, en pleine sécurité; il n'en bougea que pour partir pour la France, en décembre 1760, à la veille du jour où l'Inde française ne devait plus être qu'un douloureux souvenir.

Pris à partie par le comte de Lally et voulant faire oublier sa double retraite et son inaction de plus d'un an, aussi criminelle l'une que l'autre, d'Aché fit cause commune avec les accusateurs du malheureux officier général. Le défenseur de Pondichéry périt sur l'échafaud, on sait dans quelles conditions atroces; le chef d'escadre, qui ne paraît avoir jamais eu conscience de sa responsabilité, arriva à la vice-amirauté. Nous n'avons pas à reviser ici la sentence qui conduisit Lally à la place de Grève; l'histoire en a fait justice depuis longtemps. Bornons-nous à rappeler une parole que nous avons déjà citée : l'Inde est un don de la puissance navale, et ce qui est vrai pour l'Inde est vrai pour toute colonie. Si le gouvernement de Louis XV a perdu tout le domaine de la France d'outre-mer, c'est parce qu'il n'a pas voulu voir l'intérêt national là où il était, ou parce qu'il a voulu atteindre un but sans se préoccuper suffisamment des moyens nécessaires.

Cependant, il faut dire que sous M. de Massiac, on avait songé à intercepter les relations commerciales des Anglais avec les Indes, en établissant une croisière dans les eaux de Sainte-Hélène. Ce projet avait été présenté par un Malouin, qui avait été au service de la compagnie hol-

landaise des Indes, M. Marchis; le ministre l'avait accepté, et adjoint à l'expédition M. de Marnières, capitaine de vaisseau. Composée d'un vaisseau et de deux frégates, « l'expédition secrète » partit de Brest en septembre 1758. Mal conduite, interrompue par des querelles entre Marnières et Marchis, elle ne donna aucun résultat [1].

Au milieu des tristesses de notre histoire maritime dans l'Hindoustan, un homme de cœur, qui n'était pas un marin, mais à qui la marine allait devoir, sous le règne de Louis XVI, les campagnes de Rhode-Island, de la Grenade et de Savannah, montra ce qu'on peut faire avec les moyens les plus faibles, quand on est résolu à s'en servir.

Le comte d'Estaing, brigadier d'infanterie dans l'armée de Lally, pris par les Anglais, puis relâché par eux, résolut de se faire marin par haine de nos ennemis. Il arma tant bien que mal à l'île de France deux bâtiments de la compagnie; avec ces forces improvisées, chef d'escadre improvisé lui-même, il prit la mer le 1er septembre 1759. La capture d'un vaisseau de Bombay inaugure sa croisière; il court ensuite à Mascate, y entre par surprise sous pavillon anglais et y enlève un vaisseau anglais de six cents tonnes et d'une cargaison de deux millions. De là, il se présente devant Bender-Abbas, où les Anglais avaient obtenu des Persans de construire un fort; il enlève une frégate anglaise, commence le siège du fort, et en deux jours, il oblige le gouverneur Douglas à capituler (14 octobre 1759) [2]. Il cingle ensuite vers Sumatra,

1. Mémoire à ce sujet, reproduit dans la *Vie privée de Louis XV*, t. IV, p. 275-309.

2. Texte des huit articles de cette capitulation : *R. M. C.*, t XII, p. 169-171. — Sur ces croisières de d'Estaing, divers documents : A. M., dossier *d'Estaing*.

où il prend, pille, détruit le fort de Natal et tous les établissements qui composaient le gouvernement anglais de cette île (février 1760). Plus tard, il rentrait en triomphe à Port-Louis avec ses deux bâtiments et ses prises. Cette croisière, d'une singulière audace, n'avait pas duré moins de vingt-deux mois.

D'Estaing avait alors en tête un autre projet, s'emparer de l'île de Sainte-Hélène, étape précieuse sur la route des Indes. Froger de L'Éguille, qui commandait alors l'escadre française dans les Indes, partageait cette idée; mais, dit d'Estaing, il « craignit de faire ce que ses instructions n'avaient pu ni prévoir ni dire. » Le retour en Europe du futur vice-amiral ès mers d'Asie et d'Amérique faillit mal tourner pour lui. Embarqué sur un navire marchand qu'il ne commandait pas, il fut pris par les Anglais. Fouillé jusque « dans les talons de ses souliers », il fut jeté à Plymouth « dans le cachot le plus indécent et le plus humide », gardé par des soldats, baïonnette au canon, qui l'éveillaient d'heure en heure. Enfin, malgré toutes les invectives que les papiers publics d'Angleterre vomissaient contre lui, il fut remis en liberté et renvoyé en France.

Promu lieutenant général dans l'armée de terre, d'Estaing voulait entrer aussi dans la hiérarchie régulière de la marine; en octobre 1762, à propos de l'expédition du Brésil qu'il organisait, il obtint le brevet de chef d'escadre. Sa qualité d' « intrus » le fit regarder d'un œil défavorable par ses nouveaux camarades; il était trop tard alors pour qu'il pût justifier, par sa conduite à la mer, la faveur exceptionnelle qui venait de lui être accordée.

Les premières négociations pour la paix avaient commencé à Fontainebleau en novembre 1762; elles ne pouvaient aboutir qu'à la consécration de toutes nos fautes et

de tous nos malheurs. Nous n'avions d'autre gage en mains que l'île de Minorque; il nous fallut rendre la conquête de Richelieu et de La Galissonnière pour recouvrer Belle-Ile. Le traité de Paris fut signé le 10 février 1763.

La paix de 1748, où Louis XV avait traité non en marchand, mais en roi, avait été pour les contemporains la paix stupide. La paix de 1763, par laquelle la France coloniale des Champlain, des Richelieu, des Colbert et des Dupleix, était réduite à deux postes de pêche dans les eaux de Terre-Neuve, à Saint-Domingue et à quelques petites Antilles, à l'îlot de Gorée, aux Mascareignes, à quelques comptoirs du Coromandel, la paix qui nous obligeait à payer de notre argent des commissaires de Sa Majesté Britannique établis à demeure à Dunkerque pour veiller à la destruction de nombreux travaux maritimes exécutés depuis une dizaine d'années, — cette paix fut pour l'opinion publique la paix honteuse.

CHAPITRE XXIII

LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT DE LA MARINE DE 1761 A 1774

Le duc de Choiseul. — Le duc de Praslin. — Offre de vaisseaux au roi. — Travaux maritimes. — Constructions navales. — Ordonnance de 1765. — Renaissance dans la marine : écrits et campagnes scientifiques. — Boynes. — Ordonnance de 1772. — L'escadre d'évolutions de 1772. — L'École du Havre. — Acquisition de la Corse. — Choiseul et l'Angleterre.

« Vous me confiâtes la direction de la marine en 1761, au mois d'octobre. Vous savez, sire, en quel état était cette marine. Le peu qui restait dans les magasins était à l'encan; on n'avait pas de quoi ni radouber ni équiper les bâtiments qui avaient échappé au combat de M. de Conflans; le port de Toulon n'était pas mieux que celui de Brest depuis le combat de M. de La Clue; les vaisseaux étaient abandonnés, les magasins vides; la marine devait partout et n'avait pas un sou de crédit.... La finance ne pouvait rien me fournir; j'imaginai le don gratuit des vaisseaux. Je risquai ce moyen vis-à-vis des états du Languedoc qui se tenaient. Il réussit, et de là tous les corps de l'État, qui, deux ans avant, avaient porté leur vaisselle à la monnaie d'assez mauvaise grâce, s'émurent au point, par mes insinuations, que j'eus librement dix-huit millions dans l'année pour la marine de Votre Majesté.... La paix se fit. Alors je songeai à apprendre la marine.... »

Celui qui parle ainsi, dans un mémoire au roi de 1765 [1], — qui est une sorte d'exposé de toute sa politique et de toute son administration, — est, comme on l'a compris, le duc de Choiseul. Après toutes les défaillances et les tristesses que l'on vient de raconter, c'est une consolation patriotique d'avoir à parler de l'homme qui n'eut d'autre idée que de rendre la vie à notre marine agonisante et de lui préparer une revanche glorieuse.

Le duc de Choiseul avait déjà fait preuve d'une grande souplesse d'esprit quand il succéda, le 15 octobre 1761, au ministre Berryer. Après avoir suivi la carrière des armes, il avait dirigé les ambassades de Rome et de Vienne; ses relations avec Mme de Pompadour lui avaient valu, en 1758, le département des Affaires étrangères, à la place de Bernis. Lors de la mort du vieux maréchal de Belle-Isle, il avait joint à ce portefeuille celui de la Guerre (27 janvier 1761). Regardé comme l'homme nécessaire, pouvant seul réparer tout le mal que Berryer avait fait, il avait reçu encore le département de la Marine. Il est vrai qu'il venait de passer au comte de Choiseul, plus tard duc de Praslin, le portefeuille des Affaires étrangères. Deux ministères à diriger à la fois, comme la Guerre et la Marine, et cela au cours d'une guerre désastreuse qui durait depuis cinq ans : la tâche était lourde, même pour un homme qui était dans la pleine force de l'âge, — Choiseul avait quarante-deux ans en 1761, — et qui avait de rares qualités d'assimilation, de travail et de volonté. L'ouvrier fut digne de l'œuvre à accomplir.

La réunion dans les mêmes mains des portefeuilles de la Guerre et de la Marine était une nouveauté administrative, qui pouvait se justifier par divers arguments. Les

1. Publié par Ch. Giraud, d'après une copie ayant appartenu au chancelier Pasquier, dans le *Journal des Savants*, 1881.

deux services ayant le même objet, la protection militaire du pays, il y avait intérêt à prévenir tout conflit entre les deux directions et à leur assurer la plus grande unité de vues. D'autre part, les dépenses de la Marine ayant été jusqu'alors sacrifiées aux dépenses de la Guerre, on pouvait compter que la répartition des fonds se ferait désormais d'une manière mieux en rapport avec chaque service, si le même ministre arrêtait à la fois les états financiers des deux départements. Cependant, les avantages possibles de cette combinaison ministérielle ne durèrent pas plus de cinq ans. Le 7 avril 1766, les deux ministères étaient séparés de nouveau, pour ne plus être réunis. Tout en gardant le département de la Guerre, Choiseul reprenait le département des Affaires étrangères; quant au secrétariat d'État de la Marine, il passait au duc de Praslin.

Le nouveau ministre de la Marine était le cousin du duc de Choiseul; entre les deux cousins, il y eut toujours une étroite intimité de rapports personnels et une grande communauté de vues politiques et administratives. Aussi les quatre années du ministère de Praslin forment la suite ininterrompue des cinq années du ministère de Choiseul. En rendant à chacun des deux cousins ce qui lui appartient en propre, on exposera dans son ensemble l'œuvre administrative de ces neuf années. Grande en elle-même, l'œuvre des deux Choiseul devient plus grande encore si on la compare à ce qui la précéda et la suivit.

Pour parler avec équité de Choiseul comme ministre de la Marine, il faut se rappeler, comme il le rappelait lui-même au roi, la situation désespérée de tous nos services maritimes à la fin de l'année 1761. Nous n'avions plus d'escadres ni sur la Méditerranée ni sur l'Océan. Thomas terminait ainsi son *Éloge de Du Guay-Trouin*, publié en 1761 : « Ah! s'il revivait aujourd'hui, s'il errait parmi nos ports et nos arsenaux, quelle serait sa douleur! Fran-

çais, s'écrierait-il, que sont devenus ces vaisseaux que j'ai commandés?... Mes yeux cherchent en vain : je n'aperçois que des ruines. Un triste silence règne dans vos ports.... » Cette figure de rhétorique n'était que l'expression de la vérité. Le chevalier de Mirabeau ne parlait pas autrement à son frère dans cette lettre, écrite de Brest le 9 juin 1760 : « Jérémie ne serait qu'un bouffon auprès de moi, si je te disais le crève-cœur que j'ai tous les matins en ouvrant ma fenêtre qui donne sur le port. L'air de mort et de désolation qui y règne me fait gémir. Un silence affreux! Une solitude dévastée! Je ne sais que te dire, mais tout ceci va bien mal. »

Pour la situation militaire, on se rappelle qu'elle était désespérée. Les Anglais étaient établis en maîtres à Belle-Ile, au Canada, aux Antilles, au Sénégal, dans l'Hindoustan. Cependant, la seule arrivée aux affaires d'un homme énergique, parlant ouvertement de restaurer la marine, avait suffi pour provoquer dans le pays un admirable élan de patriotisme.

Choiseul avait imaginé de faire proposer aux états du Languedoc par leur président, le cardinal de La Roche-Aymon, archevêque de Narbonne, d'offrir un vaisseau au roi ; l'argent fut voté par acclamation. L'exemple fut suivi partout en France et dans toutes les classes de la société. États du Languedoc, de Bourgogne, de Flandre, d'Artois, parlement de Bordeaux, municipalité de Paris, chambre de commerce de Marseille, corporations des marchands de Paris, fermiers généraux, receveurs des finances, régisseurs des postes, chevaliers de l'ordre du Saint-Esprit : tous les corps de l'État rivalisèrent de générosité. Le clergé offrit encore un million pour le même objet [1]. Le mi-

1. En 1771, les Malouins prêtèrent trente millions à Louis XV. Chateaubriand, *Mémoires d'outre-tombe.*

nistre put ainsi avoir en quelques mois, avec les dons volontaires des provinces, des villes et des corporations, quinze vaisseaux de ligne, de quarante-quatre à quatre-vingt-dix canons. Les noms de plusieurs de nos vaisseaux, qui s'illustrèrent dans la guerre d'Amérique, comme le *Languedoc*, la *Bretagne*, la *Bourgogne*, le *Marseillais*, l'*Artésien*, le *Citoyen*, le *Saint-Esprit*, et autres du même genre, rappellent ces dons de l'époque de Choiseul.

Ce qui donne à cette souscription nationale un caractère tout particulier d'enthousiasme patriotique, c'est que la somme de treize millions de livres, qui fut réunie en quelques semaines, comprenait des offrandes de simples particuliers, sans attaches avec l'administration. « M. de Choiseul m'a dit, écrit le baron de Besenval, qu'il recevait journellement des lettres de particuliers qui lui offraient de l'argent. Il en eut une, entre autres, d'un simple gentilhomme de Champagne... qui lui mandait que, n'étant pas riche et ayant des enfants, il n'était pas trop en état de donner ; que, cependant, comme ils étaient encore en bas âge, il pouvait se passer de mille écus qu'il avait amassés et qu'il les lui envoyait pour être employés au service du roi.... »

Grâce à ces contributions volontaires, la situation matérielle de la marine était moins déplorable à la signature de la paix qu'on ne pourrait le croire. L'ennemi nous avait pris, au cours de la guerre, dix-huit vaisseaux et trente-sept frégates ; nous avions perdu, par le feu, les naufrages ou d'autres causes encore, dix-neuf vaisseaux et autant de frégates, soit une perte totale de quatre-vingt-treize bâtiments, portant environ trois mille huit cent quatre-vingts canons ; mais nos forces navales comprenaient encore une quarantaine de vaisseaux et une dizaine de frégates, auxquels il faut ajouter les quinze vaisseaux donnés par le pays. C'étaient comme des épaves arrachées à la

fureur de la tempête. Le grand mérite de Choiseul fut de reconstituer une flotte avec ces débris et de ramener la vie sur les chantiers, dans les ports, dans les arsenaux. Les dépenses de la marine étaient de 20 064 556 livres en 1763, l'année de la signature de la paix; l'année suivante, elles avaient diminué de quatre millions : on peut trouver que c'est peu avec le désarmement des navires, le licenciement des équipages et toutes les économies nécessaires; mais peu à peu, en pleine paix, les dépenses augmentèrent, et finirent par s'élever, en 1770, à la somme de 26 540 000 livres.

Aux trois arsenaux maritimes de la France, Brest, Rochefort et Toulon, Choiseul et Praslin en ajoutèrent deux autres : l'un d'eux, celui de Marseille, rétabli pour les galères et la construction des navires, par décision du 28 janvier 1762, ne conserva que quelque temps ce caractère; l'autre, Lorient, est resté l'un des grands établissements de notre marine de guerre.

La compagnie des Indes, victime elle-même de l'inintelligence avec laquelle elle avait sacrifié Dupleix, avait été ruinée par la guerre; réduite à quelques misérables comptoirs, n'ayant à peu près plus de navires de commerce, ne pouvant plus en construire, dans l'impossibilité où elle était de contracter un emprunt, elle était à la veille de la faillite, quand un édit royal, du 13 août 1769, suspendit son privilège et proclama la liberté du commerce maritime au delà du cap de Bonne-Espérance. Elle céda alors à la couronne le port et l'arsenal de Lorient (26 avril 1770); l'intendant Clugny de Nuys en prit possession au nom du roi. Les grands établissements maritimes des rives du Scorff reprirent ainsi le caractère exclusif d'établissements militaires qu'ils avaient eu, environ quatre-vingts ans plus tôt, sous l'administration de Seignelay. Le matériel naval que la compagnie cédait à l'État compre-



nait vingt vaisseaux et quatorze frégates ; il y avait bien des non-valeurs parmi ces bâtiments, construits surtout en vue d'un service commercial. Le plus grand avantage de la marine dans cette opération, c'était l'occupation d'une position de valeur, servant d'étape entre Brest et Rochefort, permettant de protéger Belle-Ile, la Vilaine et la Loire.

De grands travaux furent exécutés à Brest à l'époque du duc de Praslin. L'ingénieur Choquet de Lindu, qui fut pour la capitale maritime de la Bretagne comme un second Vauban et qui consacra toute sa vie à la doter d'établissements militaires, remplaça, vers cette époque, par de solides édifices de granit les vieux bâtiments de l'époque de Colbert. Le duc de Praslin s'occupa aussi des améliorations à introduire au port de Toulon. Depuis longtemps, les ingénieurs de la marine réclamaient la construction d'un bassin de radoub dans ce port ; on était parfois obligé de démolir les vaisseaux de l'escadre de la Méditerranée, faute de pouvoir les radouber à Toulon même. De nombreux projets furent présentés pour la construction d'un bassin ; celui qui fut accepté, dû au commissaire ordonnateur et constructeur de la marine, Groignard, ne fut exécuté que de 1774 à 1779. Du moins, Praslin put faire construire tout de suite de vastes hangars pour abriter les bois de construction.

La question de l'approvisionnement des bois était alors le grand obstacle aux travaux de réfection de la flotte ; on avait laissé tomber en désuétude les ordonnances prévoyantes qui réservaient à la marine les plus beaux arbres des forêts du royaume. Choiseul s'efforça de les remettre en vigueur ; il s'occupa aussi, comme devait le faire encore son cousin, d'assurer à la marine des approvisionnements à l'étranger. Des marchés furent passés en Italie et en Turquie pour la fourniture de bois de chêne au port de

Toulon. Dans les Pyrénées il y avait encore de grandes réserves forestières, mais à peu près inutilisables à cause du manque de voies d'accès. Choiseul, qui avait provoqué comme une fièvre maritime jusque dans les coins les plus reculés de la France, fit offrir au roi par les états de Bigorre les bois de construction de la province, les états prenant en outre à leur charge les frais d'abatage et de charroi. On loua beaucoup l'activité de l'intendant du Béarn, M. d'Étigny, qui avait fait couper dans la haute vallée du gave d'Aspe de magnifiques bois de mâture; le gave avait été rendu navigable sur vingt-quatre lieues. Quand le premier convoi de troncs d'arbres arriva aux quais de Bayonne, il fut reçu aux acclamations des habitants et au bruit du canon.

Dans un mémoire de 1763, Choiseul avait dressé tout un programme de constructions navales; il voulait que la France eût au début d'une guerre quatre-vingts vaisseaux de ligne et quarante-cinq frégates ; c'étaient des forces, disait-il, « capables de faire respecter le pavillon du roi par la marine d'Angleterre, quoique supérieure en nombre. » Malgré le zèle des deux cousins, ce programme n'avait point été complètement réalisé ; en 1771, au lendemain de leur commune disgrâce, notre flotte de guerre comprenait soixante-quatre vaisseaux et une cinquantaine de frégates ou corvettes en état de prendre la mer, sans compter les bâtiments sur les chantiers. C'étaient des instruments de combat tout prêts pour la guerre de la revanche. Choiseul, qui n'était plus aux affaires depuis longtemps, quand éclata la guerre d'Amérique, eut du moins la joie d'assister aux victoires de la flotte nouvelle, dont il avait été le premier créateur.

Le restaurateur de la marine avait compris qu'il ne suffisait pas de mettre des munitions dans les magasins et des vaisseaux dans les ports; il fallait réformer la consti-

tution même de la marine militaire. Elle remontait toujours à l'Ordonnance de 1681, digne sans doute du génie administratif de Colbert, mais qui avec le temps avait laissé apparaître quelques défauts; en outre, son application suscitait plus d'un conflit entre les deux pouvoirs qui se partageaient la marine, la plume et l'épée. Pour devenir le réformateur de nos institutions maritimes, Choiseul voulut faire d'abord sa propre instruction. « Je songeai, dit-il lui-même au roi dans son mémoire de 1765, à apprendre la marine que je ne savais pas. Je me fis instruire par un homme précieux qui est dans les bureaux et qui s'appelle Truguet. J'appris les plus petits détails.... » L'éducateur du ministre devait être, en effet, un conseiller plein d'expérience : toute sa vie, depuis 1722, s'était passée dans les bureaux, et, depuis 1761, il dirigeait la « Police des ports ».

Les Archives de la Marine possèdent un double témoignage de cet intelligent apprentissage, qui est tout à l'honneur de Choiseul. Ce sont deux mémoires du milieu de l'année 1763, où l'on trouve l'ébauche de tout ce qu'il fit ou comptait faire pour la marine. L'un de ces mémoires débute ainsi [1] :

« Il faut un grand courage, une suite de réflexions et beaucoup de connaissances pour entreprendre de changer la forme de notre constitution maritime, qui, de l'aveu et de l'expérience de tout le monde, est dans un état d'affaiblissement qui la rend coûteuse et inutile au service du roi et de l'État. »

Quelques années plus tôt, le chevalier de Mirabeau ne voyait de salut pour la marine que dans un bouleversement radical, de fond en comble. « Tout ce que l'on pour-

1. A. M., G 127. — Cf. l'étude de M. L. Batiffol : *R. M. C.*, t. CXVIII, p. 31-48.

rait faire pour la marine, c'est greffer sur un tronc pourri.... A quoi servirait de panser un ulcère sur une jambe quand la gangrène est dans le sang? » Choiseul, qui connaissait le mal, conservait plus d'espoir.

« Je me sens le courage de vaincre tous les obstacles pour ce nouvel établissement; j'ai réfléchi, avec la plus grande attention, aux différents plans qui m'ont été fournis, je connais mon insuffisance dans la partie maritime; mais je réfléchis que, malgré mon peu de pratique du service de la mer et la faible théorie que j'ai acquise sur cet objet, je suis cependant chargé de la direction de ce département et qu'il est plus utile au service du roi que la marine que je dirige aille d'après mes connaissances que d'après des principes que je n'entendrais pas.... »

Le ministre parle des différents plans qui lui furent fournis. Il avait demandé à M. Rodier, premier commis de la Marine, et à M. Truguet, de lui dresser un mémoire sur ce sujet, complet et très simple, ainsi qu'un état détaillé et précis de nos forces navales. Ce fut comme le canevas général des deux mémoires de 1763, ainsi divisés : établissement des ports, administration des ports, service des officiers. L'un de ces mémoires porte sur le recto, outre les observations de Rodier, les apostilles de quatre officiers de marine auxquels le ministre l'avait soumis, Roquefeuil, Fabry, Bory, Morogues. De ces travaux préparatoires sortit un projet d'ordonnance, qui fut tiré à vingt-cinq exemplaires, pour être communiqué à des conseillers désignés par le ministre et pris en dehors des bureaux. Enfin, le projet primitif et toutes les observations recueillies furent refondus dans l'Ordonnance royale du 25 mars 1765; c'était le nouveau code administratif de la marine de guerre.

Le système de Colbert, maintenu par Seignelay et ses successeurs, avait donné pour l'administration des arse-

naux la prééminence aux pouvoirs de l'intendant; il en était résulté ce que Choiseul appelait « un corps d'administrateurs qui n'était pas destiné à l'action et qui préparait les moyens, sans connaître les effets; un corps d'officiers militaires destinés à l'action, et éloignés de la connaissance de tous les moyens. » Le système de Choiseul relevait l'autorité des officiers de marine dans leurs fonctions à terre; il s'efforçait de distinguer le plus possible les attributions militaires des attributions civiles, en limitant l'action de l'intendant au domaine de la « plume » proprement dit. D'ailleurs, pour relever dans l'opinion la situation des agents civils, le ministre leur faisait porter l'uniforme et leur donnait la dénomination d'officiers d'administration de la marine. Cependant la « plume », obligée désormais à partager avec l' « épée », sinon à lui abandonner un domaine où elle régnait presque en souveraine depuis Louis XIV, accueillit avec un vif mécontentement une ordonnance qui paraissait viser surtout l'autorité des intendants.

D'autre part, les officiers d'épée, craignant d'être menacés dans leurs privilèges, n'étaient pas très favorables au ministre novateur; on lui prêtait, en effet, l'intention de faire entrer dans les cadres de la marine royale tous les officiers, corsaires ou marchands, qui s'étaient signalés dans la dernière guerre. Ce qui est certain, c'est qu'il songeait à réformer et à rajeunir les cadres, comme le montre ce passage de son mémoire au roi de 1765 :

« Je fus étonné du nombre d'officiers instruits et d'esprit que je trouvai dans un corps abâtardi. J'en fis venir une certaine quantité à Versailles. Nous avons eu, pendant tout un hiver, sur toutes les parties de la marine, des conversations raisonnées. J'y ai puisé beaucoup de lumières.... Je crois, sire, que les officiers de la marine de Votre Majesté ont infiniment plus de connaissances que

ceux de la marine de Louis XIV n'en avaient.... Je pense qu'il faut avancer les jeunes gens; il y en a de la première distinction et qui feront honneur au siècle.... »

Cependant, que faisait Louis XV pour soutenir son ministre contre les réclamations de la « plume » ou les protestations des officiers « abâtardis », menacés d'être réformés? Choiseul lui avait tenu dans ce même mémoire le langage le plus viril : « Je dois dire à Votre Majesté que cette partie, la marine, opérera le salut du royaume ou sa décadence; de sorte qu'il est bien effrayant de voir la négligence avec laquelle Votre Majesté et tout ce qui l'entoure la considèrent. J'ose ajouter que je pense si différemment que, si j'avais du crédit, je représenterais à Votre Majesté qu'il serait de son devoir de roi de faire au printemps prochain un voyage à Brest. Les quatre jours qu'elle passerait dans le port y feraient un effet décisif en bien, peut-être pour un siècle. » Le roi ne sortit pas de son apathie, pas plus pour aller à Brest que pour faire taire les adversaires du ministre. On prétend qu'il lui tint un jour ce propos : « Mon cher Choiseul, vous êtes aussi fou que vos prédécesseurs : ils m'ont tous dit qu'ils voulaient une marine; il n'y aura jamais en France d'autre marine que celle du peintre Vernet. »

Dépité d'être si peu compris, Choiseul abandonna un département où il se heurtait à trop d'obstacles, pour reprendre celui des Affaires étrangères (7 avril 1766). On sait déjà que ce départ n'était qu'une fausse retraite, puisqu'il passait le portefeuille de la Marine à un autre lui-même, au duc de Praslin.

Il y aurait encore à signaler plus d'un point intéressant dans les réformes administratives de Choiseul. Comme il avait à la fois la direction de la Guerre et de la Marine, il imagina de fusionner les troupes de l'armée de terre et de la flotte, en faisant servir les régiments d'infanterie

sur les vaisseaux. Il justifiait cette idée malencontreuse et dont l'application ne dura que peu de temps par des raisons d'économie et par des arguments militaires. « Cette union des deux armes, disait-il, est essentielle à établir petit à petit, parce que les ennemis de la France sont les Anglais et qu'il faut employer le génie de toutes les forces de la nation contre eux. »

Choiseul, qui remit un peu d'ordre dans l'avancement jusqu'alors assez irrégulier des officiers, se préoccupa, à juste titre, d'assurer un bon recrutement des cadres ; à cet effet, l'ordonnance du 14 septembre 1764 reconstitua les compagnies des gardes de la marine et du pavillon, qui représentaient l'École navale de l'ancienne marine. Le savant Bezout, de l'Académie des Sciences, fut nommé examinateur des gardes de la marine; à l'usage de ces jeunes gens, qui pouvaient commencer à quatorze ans leur apprentissage maritime, il rédigea un *Cours de mathématiques*, en six volumes, qui comprenait l'ensemble des connaissances scientifiques qu'on leur demandait pour le grade d'enseigne de vaisseau.

L'impulsion donnée par le ministre aux constructions maritimes l'amena à s'occuper de la situation administrative des constructeurs. L'Ordonnance de 1765 leur donna officiellement le titre d'ingénieurs constructeurs; une hiérarchie fut établie dans ce corps spécial, depuis les élèves ingénieurs jusqu'à l'ingénieur en chef. Les ingénieurs dépendaient de l'intendant; mais tous les travaux de construction et de refonte des vaisseaux étaient arrêtés dans chaque arsenal par un conseil de construction, plus tard conseil de marine, composé d'officiers de marine.

Le duc de Praslin maintint les diverses réformes de son prédécesseur et, en particulier, la grande Ordonnance du 25 mars 1765, qui avait été l'occasion de sa démission. Ce qui appartient en propre au nouveau ministre, c'est la

reconstitution, en 1769, de l'Académie de Marine. Cette idée très heureuse répondait au besoin de travail personnel et de recherches scientifiques qui se manifestait depuis nos malheurs de la guerre de Sept ans dans l'élite des officiers de marine, et elle contribua à le répandre dans la masse tout entière.

Les officiers de l'armée de mer s'étaient mis courageusement au travail après le traité de Paris. Bigot de Morogues, qui fut, comme on le sait, le promoteur d'une renaissance scientifique parmi ses camarades et le premier fondateur de l'Académie de Marine, publiait, en 1763, sa *Tactique navale ou Traité des Évolutions et des Signaux*. « Je m'estimerais heureux, disait-il dans sa dédicace à Choiseul, si l'ouvrage que vous me permettez de publier, répondant à une partie de vos vues, pouvait être utile à la jeune noblesse sur laquelle la nouvelle marine fonde ses nouvelles espérances.... » Un officier de la compagnie des Indes, Bourdé de Villehuet, dédiait aussi à Choiseul, en 1765, *le Manœuvrier ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales* ; de caractère avant tout pratique, *le Manœuvrier* fut un livre très répandu chez les gens du métier. Dans sa préface, Bourdé parlait de la nécessité de l'étude et des avantages pour l'éducation du marin de combiner la théorie et la pratique; à ce propos, il écrivait ces lignes, auxquelles les actes et les travaux de nos officiers de marine pourraient fournir un abondant commentaire : « Le véritable honneur n'est point ce sentiment oisif qui sommeille languissamment dans les âmes. Il consiste, dans un homme de mer, à se distinguer autant par l'intelligence et la supériorité des talents que par la bravoure et l'intrépidité. »

Ces années de travail virent aussi les campagnes scientifiques qui firent tant d'honneur à nos marins. Bougainville, commandant la *Boudeuse*, abordait à Tahiti en

1768 et faisait le premier voyage autour du monde qui ait été exécuté par un Français. Un peu plus tard, de 1771 à 1774, Kerguelen de Trémarec, lieutenant, puis capitaine de vaisseau, faisait ses deux campagnes d'exploration dans l'océan Indien, au cours desquelles il crut avoir découvert un continent austral. Non moins intéressants à un point de vue spécial sont les voyages d'études de Fleurieu et de Borda.

Le premier, alors enseigne de port, fut chargé, avec l'astronome Pingré, de vérifier à diverses latitudes, dans des climats froids, chauds, tempérés, secs, humides, les horloges marines du constructeur Berthoud; le lieutenant de vaisseau Du Maitz de Goimpy les avait déjà expérimentées dans une campagne navale en 1764. La campagne de Fleurieu se fit à bord de la frégate l'*Isis*, en 1769, pendant une dizaine de mois; elle eut pour résultat l'introduction des chronomètres dans la marine : le problème de la détermination en mer des longitudes était enfin résolu [1].

Le chevalier de Borda, qui s'était fait connaître par plusieurs ouvrages sur l'art nautique, avait été admis en 1766 par Praslin dans le corps de la marine. En 1771 et 1772, étant alors lieutenant de vaisseau, il fit, en compagnie de l'astronome Pingré, une longue croisière dans l'Atlantique nord sur la *Flore*, que commandait Verdun de La Crenne; elle leur servit à vérifier plusieurs méthodes et instruments pour la détermination des latitudes et longitudes.

Aussi, quand Praslin restaurait l'Académie de Marine de Bigot de Morogues et lui donnait le caractère d'une institution royale, il donnait satisfaction à cet esprit nouveau

1. Voir l'étude de M. Legal, lieutenant de vaisseau : *Introduction des chronomètres dans la marine française. Historique du voyage de l'*Isis (*R. M. C.*, t. LVIII, 1878).

qui inspirait le corps des officiers et qui eut bientôt sa récompense dans les victoires de la guerre d'Amérique.

Une mesure d'un autre ordre, non moins utile, — on sait combien la marine du temps perdit d'hommes par le manque de précautions sanitaires et de soins médicaux, — ce fut la fondation d'écoles de médecine navale, pour la préparation des médecins et chirurgiens de la marine; elles furent instituées dans nos trois grands ports de guerre, à Brest, Rochefort et Toulon. (Règlement du 1er mars 1768.)

Lorsque Choiseul fut brutalement congédié, après douze ans de ministère, il entraîna le même jour dans sa disgrâce le duc de Praslin (24 décembre 1770). Pendant un intérim de trois mois et demi, la Marine fut confiée au contrôleur général des finances, l'abbé Terray, qui n'eut d'ailleurs pas le temps de lui faire du mal. En avril 1771, elle passa à un homme de robe, étranger à ce département, qui avait beaucoup de qualités privées, mais dont le principal titre à cette faveur, assez inattendue, était d'être un grand ennemi de l'administration du duc de Choiseul : c'était Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes. Mercy-Argenteau disait de lui, en 1772, qu'il passait à juste titre pour la meilleure tête qu'il y eût alors dans le ministère de Versailles. Il resta en fonctions jusqu'à la mort de Louis XV; au début du règne suivant, le 23 juillet 1774, il céda la place à Turgot, qui ne fut d'ailleurs que son successeur temporaire.

Comme Choiseul, Boynes voulut faire son éducation spéciale, car il ne savait rien de ses nouvelles fonctions; mais c'était pour pouvoir détruire sciemment l'œuvre de son prédécesseur. Il s'aida des lumières d'un ancien officier bleu, nommé Boux, d'un réel mérite, qui avait fini par entrer dans le grand corps comme lieutenant de vais-



seau. Quand il se crut suffisamment instruit des réformes à introduire, il fit paraître l'Ordonnance du 18 février 1772. Elle se résume en ceci : la création de huit régiments ou brigades, dont l'ensemble formait le corps royal de la Marine; à chaque régiment devaient être attachés plusieurs vaisseaux et frégates et un certain nombre de compagnies d'artillerie [1].

En distribuant les officiers de marine en huit régiments, en décrétant que l'avancement se ferait désormais par régiment, le ministre avait voulu détruire l'esprit de corps, avec lequel les secrétaires d'État de la Marine, pour la plupart étrangers au corps, avaient eu si souvent à compter. Le résultat, c'est qu'il mit tout le monde contre lui, aussi bien les officiers de plume que les officiers d'épée. Les premiers, dont les attributions avaient été déjà sensiblement diminuées par l'Ordonnance de 1765, se considérèrent comme frustrés de tout pouvoir; car les nouveaux colonels et les nouveaux commandants de bataillons, c'est-à-dire les anciens chefs d'escadre et les anciens capitaines de vaisseau, devaient avoir la haute main sur les bâtiments, magasins et ateliers, aussi bien que sur leurs hommes. Quant aux officiers d'épée, l'assimilation qu'on faisait de leurs fonctions aux fonctions, d'ailleurs bien différentes, de leurs camarades de terre, leur fut profondément désagréable; ils protestaient surtout contre l'article de l'ordonnance qui établissait que les places vacantes dans un régiment ne pourraient être données qu'aux officiers du même régiment. M. de Bompar, qui commandait la marine au port de Toulon, fit entendre les plus énergiques représentations pour que le corps de la marine fût

1. V. Brun a analysé les principales parties de cette ordonnance : *Guerres maritimes de France, Port de Toulon*, t. I, p. 512 et suiv.

rétabli tel qu'il était auparavant; il offrit même sa démission, qui d'ailleurs ne fut pas acceptée.

Le ministre tint bon; il essaya, par diverses circulaires, de corriger ou d'expliquer son ordonnance. Voici un passage des instructions, en date du 25 septembre 1772, adressées au comte d'Estaing, chargé de l'inspection générale de la marine et du commandement du port de Brest :

« Sa Majesté a jugé convenable d'affecter à chacune des parties de sa marine les soldats qui lui étaient nécessaires pour compléter ses armements, afin que, exercés au service de ses vaisseaux, ils puissent en mieux remplir les différentes parties, et qu'accoutumés au moins à toutes les basses manœuvres et au service de l'artillerie, le nombre des matelots nécessaires aux armements pût être proportionnellement diminué.

« Mais l'intention de Sa Majesté n'a jamais été que les divisions des officiers et des troupes de sa marine pussent être en aucun temps assimilées à des régiments d'infanterie.... Sa Majesté lui permet même d'annoncer que ce nom de régiment sera changé en celui de brigade, et que deux brigades seront réunies pour former une division. En sorte qu'il y en aura trois à Brest, sous la dénomination de division amirale, vice-amirale et contre-amirale, et une seule à Toulon [1]. »

Les explications du ministre, c'était parfois l'*obscurum per obscurius*. Ne disait-il pas dans une de ses instructions, comme un théologien conciliant qui aurait tenté d'accorder le sacerdoce et l'empire : « Le parti le plus sage est de laisser dans le nuage les bornes exactes des deux autorités »? C'était un moyen, si l'on veut, de ré-

1. A. M., dossier *d'Estaing*. — Voir, à l'Appendice XV, la répartition officielle, pour l'année 1773, des officiers et des vaisseaux entre les huit brigades du corps royal de la Marine.

soudre les conflits entre la plume et l'épée. La malencontreuse ordonnance de 1772 vécut à peine deux ans; le 8 novembre 1774, elle était annulée par le successeur de Turgot, M. de Sartines, qui revenait au régime de l'ordonnance de Choiseul.

Tout n'est pas cependant à critiquer dans les réformes ou créations de M. de Boynes. On doit le louer d'avoir constitué, sous les ordres du comte d'Orvilliers, le futur lieutenant général de la guerre d'Amérique, une escadre d'évolutions, composée de trois vaisseaux, de six frégates, de trois corvettes et de trois cotres [1]. Elle sortit de Brest le 28 mai (1772) et y rentra le 6 septembre. Pendant plus de trois mois, elle croisa dans le golfe de Gascogne, sur les côtes de Portugal, dans les eaux de Belle-Ile et de Quiberon, où elle fit des exercices de tir au canon.

Le journal de l'escadre de d'Orvilliers [2] permet de se rendre compte de la manière dont on comprenait la stratégie navale à la veille de la révolution radicale que Suffren allait opérer. Manœuvrier de premier ordre, d'Orvilliers excelle, comme presque tous les hommes de mer de son temps, comme l'impeccable Guichen en particulier, à faire évoluer ses navires, à les aligner, à les faire virer, en un mot à leur faire exécuter tous les mouvements qu'on peut demander à un animal bien dressé et rompu à des exercices de tout genre. Tout cela correct, élégant, joli à l'œil, artistique même si l'on veut, mais en réalité pas stratégique. Du moins, c'est cette stratégie toute de parade, frivole, superficielle, qui prête à la plupart des batailles navales du XVIIIe siècle je ne sais quoi de compassé et de monotone, et qui les fait ressembler, si l'on peut dire, à des parties de quadrille bien réglées, où tous les mouve-

1. Voir l'Appendice XVI.
2. A. M., B4 118.

ments sont connus à l'avance et exécutés d'après la formule. Ce qui donne aujourd'hui de l'intérêt et de la vie à nos grandes manœuvres d'escadre, c'est le thème choisi par le commandant en chef : telle attaque de l'ennemi à repousser sur tel point, tel débarquement à opérer sur les côtes du pays ennemi ; c'est encore la liberté accordée aux chefs des divisions et aux commandants des vaisseaux de diriger eux-mêmes, de leur propre initiative, leurs unités navales, du moment où ils se renferment dans les lignes tracées par le commandant en chef. Des exercices militaires ainsi compris doivent former des hommes de guerre. Des évolutions, comme celles de la campagne de 1772, qui consistent seulement à effectuer des changements de position, peuvent être intéressantes, comme elles sont nécessaires; mais elles ne peuvent former que des manœuvriers.

Les notes de d'Orvilliers sur quelques-uns de ses officiers méritent d'être citées, soit à cause du nom de l'officier, soit à cause de la nature de l'appréciation.

« Du Chaffault, chef d'escadre. — Est bien au-dessus de mon suffrage. Je désire avoir mérité le sien.

« Breugnon, chef d'escadre. — L'exactitude à tenir un poste et les fines manœuvres n'ont distingué ni son vaisseau ni sa division.

« La Touche Tréville (*Terpsichore*). — A bien manœuvré. Les qualités supérieures de sa frégate lui ont facilité les mouvements compliqués des évolutions. Il m'a paru d'ailleurs ne point craindre les vaisseaux et les approcher avec confiance.

« Comte de Grasse (*Isis*). — Est le capitaine de l'escadre qui a le mieux manœuvré, et quoique sa frégate soit très inférieure en qualité, il a néanmoins donné à ses manœuvres toute la précision et le brillant possible. Ses abordages fréquents dans la campagne semblent demander quelque chose de plus parfait à son coup d'œil, mais ils prou-

vent sa sécurité à approcher les vaisseaux; et, lorsque le roi me confiera des escadres, je choisirai toujours des capitaines qui préféreront le risque d'un abordage à l'abandon de leur poste et à la certitude de faire manquer un mouvement....

« La Motte-Picquet (*Cerf-volant*). — Est le seul qui puisse disputer à M. le comte de Grasse la plus grande attention à tenir son poste et à manœuvrer avec précision. Il a tiré tout le parti possible de son très mauvais bâtiment. Des généraux seraient sans excuses de ne pas entreprendre les plus grandes choses avec des capitaines d'un pareil mérite.

« M. de La Clocheterie, lieutenant de vaisseau et aide-major de l'escadre. — Officier de cette première classe qui doit fournir les meilleurs capitaines. (C'est le futur héros de la *Belle Poule*.) Il mérite l'attention du ministre et d'être essayé par des commandements. »

De retour à Brest, d'Orvilliers reçut la dignité de commandeur de l'ordre de Saint-Louis. En proposant au roi cette nomination, le ministre avait employé cette formule d'éloge, assez banale : « Il a donné dans cette campagne les preuves de son expérience reconnue. »

Boynes, qui avait fait faire cette campagne d'évolutions, eut encore une idée heureuse, quand il établit au Havre une École royale de Marine, « pour y instruire et exercer, tant dans la théorie que dans la pratique, les jeunes gens qui se destinent au service de la mer » (ordonnance du 29 août 1773); la grande nouveauté de cette école, c'est qu'il ne fallait aucune preuve de noblesse pour y entrer. Le ministre fit faire aux élèves, en 1774, une croisière dans la Manche. Une petite division navale fut formée avec la corvette l'*Hirondelle*, de seize canons, capitaine M. de Saint-Cézaire, commandant l'École, lieutenant M. de Malide, et avec le lougre l'*Espiègle*, de six canons,

lieutenants le marquis de Laubépin et M. de Bavre. Des trente élèves de l'École, vingt-deux furent répartis sur la corvette et huit sur le lougre.

Boynes songeait à fonder une seconde école dans un port de la Méditerranée; mais il tomba bientôt. Un des premiers actes de M. de Sartines fut de supprimer l'École du Havre, par l'ordonnance du 2 mars 1775, et de rétablir sur ses anciennes bases l'institution des gardes de la marine. Ainsi, l'utile comme le chimérique, rien à peu près ne subsista de l'œuvre administrative du dernier secrétaire d'État de la marine sous le règne de Louis XV.

Il reste à rappeler les quelques faits qui composent l'histoire agissante de notre marine pendant les ministères de Choiseul, de Praslin et de Boynes.

Il n'y a pas à parler ici des tentatives de colonisation qui furent faites, soit dans la Guyane par le chevalier Turgot, soit à Madagascar par le comte de Maudave, qui réoccupa, de 1768 à 1770, notre ancien établissement de Fort-Dauphin, ou par l'aventurier Beniowsky, qui débarqua en 1774 à la baie d'Antongil avec un bâtiment et trois cents hommes ; ces tentatives furent sans résultat et la marine n'y joua point de rôle.

Le fait qui domine notre histoire maritime dans cette dernière période du règne, c'est l'acquisition de la Corse ; ce fut d'ailleurs à peu près uniquement l'œuvre de la diplomatie et de l'armée de terre. La marine n'eut d'autre mission que de transporter dans l'île un corps de débarquement, aucune force ne lui en ayant jamais disputé les approches. Choiseul et Praslin eurent le mérite de dénouer par une intervention énergique la question corse, dans laquelle la France était engagée depuis le ministère de Fleury. Par le traité de Compiègne (7 août 1764), Choiseul avait obtenu de la république de Gênes d'occuper

temporairement la Corse révoltée; par le traité de Versailles (15 mai 1768), Gênes fit à la France l'abandon déguisé de tous ses droits de souveraineté. L'île fut alors occupée en quelques mois.

Dans un mémoire au roi de 1770, Choiseul fait ressortir ainsi la valeur de cette conquête [1] :

« L'Angleterre a senti mieux qu'on ne l'a senti en France [2] l'avantage de cette acquisition ; elle a vu qu'en temps de guerre cette île était un point essentiel pour le soutien du commerce de la France dans le Levant; elle a prévu que cette possession consolidée procurerait à Votre Majesté le moyen facile de donner la loi à toutes les côtes d'Italie.... Je crois que la Corse peut assurer à Votre Majesté et à l'Espagne cette domination dans la Méditerranée, et que cette île est plus essentielle au royaume .. que ne l'aurait été une île en Amérique.... Les Anglais ont vu, ainsi que vous, sire, les avantages de la Corse.... La Corse était sous la domination de Votre Majesté avant qu'ils eussent le temps de penser aux moyens de s'y opposer.... » Ce fut, en effet, le triomphe de la diplomatie de Choiseul d'avoir si bien intimidé, séduit et endormi la cour de Londres qu'elle ne bougea pas ; l'Angleterre se borna pour le moment à donner asile à Paoli, en attendant qu'elle pût se servir de lui. Mais tous ses marins comprirent l'importance militaire de ce vaste camp retranché qui commande

1. *Mémoires de M. le duc de Choiseul* (1790), t. I, p. 103 et suiv.

2. M. de Massiac, le futur ministre de la Marine, avait, en 1756, cette singulière opinion sur l'inutilité maritime de la Corse : « Je ne vois aucun objet qui puisse attirer les Anglais en Corse. Il n'y a pas un seul port utile à la retraite des vaisseaux; ils courraient des risques dans le golfe d'Ajaccio; le mouillage de Saint-Florent n'est pas bon, et Calvi ne peut les contenir. Les ports de cette île ne sont propres qu'aux petits bâtiments. Les Anglais les connaissent parfaitement et ne les ont jamais désirés. » V. BRUN, *Guerres maritimes de la France*, *Port de Toulon*, t. I, p. 392.

la Méditerranée occidentale, et dont Nelson devait dire un jour : « Donnez-moi le golfe de Saint-Florent avec deux frégates, et je me charge d'empêcher que pas un vaisseau ne sorte de Marseille ou de Toulon. »

Le dey de Tunis ne voulait pas reconnaître l'annexion de la Corse à la France; car la piraterie barbaresque avait tout intérêt à nous éloigner du cœur de la Méditerranée. Il sollicita l'appui des Anglais, il parla même de leur céder Tabarca. Une double expédition maritime de M. de Broves en 1769 et 1770, marquée par le bombardement de Bizerte et de Sousse, l'obligea à renoncer à ses alliances suspectes et à reconnaître les faits accomplis.

Suivant la vieille tradition de la marine, il y avait toujours des expéditions contre les Barbaresques et des campagnes dans la Méditerranée orientale. En 1766, le lieutenant général Bauffremont fit une campagne aux Échelles du Levant et sur les côtes de Barbarie, avec deux vaisseaux, le *Protecteur* et l'*Altier*, capitaines Broves et Missiessy, et deux frégates, la *Sultane* et la *Chimère*, capitaines Grasse Briançon et Tressemanes. En 1763 et 1764, le chevalier de Fabry croisa sur les côtes d'Alger et du Maroc. Une expédition du chef d'escadre Du Chaffault contre le port de Larache (el Araïch) offre plus d'intérêt que ces croisières inoffensives.

Une escadre, composée du vaisseau de ligne l'*Utile* et de quinze frégates, chebecs, galiotes [1], était partie de Chef de Baie, le 12 avril 1765, pour aller châtier les pirates marocains. Salé fut bombardé pendant plusieurs jours. On alla ensuite devant Larache, qu'on commença par bombarder. Le 27 juin, seize chaloupes furent envoyées à terre ; accueillies par un feu terrible, elles perdirent trois cents hommes. Le surlendemain, Du Chaffault appareillait

1. Voir l'Appendice XVII.

pour Mogador ; il était de retour à l'île d'Aix le 23 octobre, sans avoir vengé nos morts ni délivré nos prisonniers. Le chevalier de Suffren avait pris part à cette malheureuse campagne, comme commandant du chebec le *Singe* ; en 1767, il fit partie d'une ambassade que l'*Union,* du comte de Breugnon, conduisit au Maroc, pour y convenir d'un traité. Il aurait voulu que la France obtînt un établissement aux îles Zaffarines ; d'après lui, ç'aurait été un bon comptoir de commerce, mais surtout une excellente station militaire « en cas de guerre avec les Anglais ».

Suffren fit encore, en 1772 et 1773, avec la frégate la *Mignonne*, une croisière aux Échelles du Levant, à Smyrne, Saïda, Tripoli, pour la protection de nos nationaux. Il rencontra, dans les eaux de l'Archipel, plusieurs bâtiments de guerre russes; car, depuis la journée de Tchesmé, un nouveau pavillon maritime était apparu dans la Méditerranée.

Choiseul avait au plus haut degré le sentiment de la fierté nationale ; ses actes et son langage apprirent à l'Angleterre que, même après la paix de Paris, elle avait à compter avec nous. Des publicistes anglais prétendaient qu'une clause secrète du traité de 1763 avait fixé le nombre des vaisseaux de guerre que l'Angleterre daignait permettre à la France. Sans s'occuper de ce mensonge, qui devait être officiellement démenti plus tard, Choiseul restaura en quelques mois les forces maritimes de la France, au point de justifier pleinement les craintes de William Pitt, qui, dans son opposition désespérée aux préliminaires de 1762, avait prononcé ces paroles haineuses : « Vous laissez à la France la possibilité de rétablir sa marine. »

A propos de la démolition des travaux de Dunkerque, que Pitt appelait encore « un monument éternel du joug

imposé à la France », un conflit se produisit en 1764 entre les commissaires des deux nations. Le duc de Richmond, ambassadeur d'Angleterre, vint pour cette affaire dans le cabinet de Choiseul ; ne pouvant rien répondre aux arguments qu'on lui objectait, il se mit à parler des « complaisances » de son gouvernement pour le nôtre. « Qu'appelez-vous, monsieur l'ambassadeur, des complaisances ? répliqua M. de Choiseul en se levant. Sachez que le roi mon maître ne veut de complaisances d'aucune puissance de l'Europe, encore moins de l'Angleterre que de toute autre.... » Richmond s'excusa sur sa connaissance imparfaite de la langue française, et la contestation fut réglée sur l'heure comme nous le désirions [1].

Le 31 mai 1769, l'intendant de la marine à Brest, M. de Clugny, signalait la présence dans cette ville, où l'on faisait précisément alors de grands travaux maritimes, d'un jeune Anglais, M. Gordon, qui se disait officier d'infanterie et « ayant l'air tout à fait suspect » ; il fut arrêté et convaincu d'avoir essayé de se procurer par de l'argent des documents sur les services militaires du port, la destination des armements, etc. Gordon eut la tête tranchée, sans que le ministère anglais ait fait mine d'excuser ou de couvrir son espion [2].

Tout entier à son idée de recommencer à brève échéance la guerre maritime avec l'Angleterre, Choiseul était resté fidèle à l'alliance espagnole qu'il avait inaugurée en 1761 avec le Pacte de famille. Les débuts de cette politique avaient été désastreux pour les deux États alliés et la

1. Rochambeau, *Mémoires*, t. I, p. 213-214.

2. Nombreux documents sur cette affaire d'espionnage : A. M., B³ 584-585 — Un officier anglais, le capitaine Corner, fit, d'octobre à décembre 1764, un voyage à Brest et dans les principaux ports de France, comme agent secret de l'amirauté anglaise. Il en rapporta un mémoire très détaillé, daté du 8 mai 1765. G 193.

France avait dû céder la Louisiane à l'Espagne, en compensation des pertes qu'elle lui avait fait subir. Cependant l'union des marines de France et d'Espagne pouvait seule permettre aux deux couronnes de travailler à leur commune revanche. En 1770, Choiseul et Praslin crurent que l'Espagne allait leur fournir l'occasion d'une guerre maritime. Un conflit venait de s'élever entre Madrid et Londres pour la possession des îles Falkland; une flotte espagnole, venue de Buenos-Ayres, s'était emparée de Port-Egmont et en avait chassé les Anglais. On préparait à Londres de grands armements; Choiseul en préparait en France : la guerre était imminente. C'est à ce moment critique que Louis XV exila à la fois son ministre des Affaires étrangères et son ministre de la Marine. Un accord se fit alors entre Londres et Madrid; le roi d'Espagne, qui se sentait isolé, désavoua son amiral et rendit les îles Falkland.

Mais ce serait exposer d'une manière incomplète l'œuvre de restauration maritime qui correspond aux deux ministères de Choiseul et de Praslin que de ne pas parler des divers projets militaires qui furent alors proposés ou arrêtés contre l'Angleterre. Le plus complet, et à tous égards le plus remarquable, avait été approuvé — le croirait-on ? — par le souverain qui congédiait en Choiseul l'ennemi le plus intelligent et le plus énergique que les Anglais avaient rencontré en France depuis le règne de Louis XIV.

CHAPITRE XXIV

LES PROJETS MARITIMES DU MINISTÈRE DE CHOISEUL

Choiseul et les colonies anglaises d'Amérique. — Conseils de M. Durand, ministre à Londres. — Possibilité d'une descente en Angleterre. — Les *Rayons* de Grant de Blairfindy. — Le débarquement en Irlande. — La traversée de la Manche. — Projet Béville. — Projet de Choiseul et Grimaldi.

Pendant les douze années du règne de Louis XV où Choiseul dirigea, soit simultanément, soit tour à tour, les ministères des Affaires étrangères, de la Guerre et de la Marine, toute sa politique fut inspirée par la même idée : préparer la revanche de la France sur l'Angleterre. Qu'il groupât autour du tronc français les branches espagnole et napolitaine des Bourbons, qu'il rédigeât de nouvelles ordonnances pour l'armée ou pour la marine, qu'il surveillât tous les menus incidents de la politique extérieure, c'était toujours en vue de rendre la France plus forte et de la tenir prête le jour où elle se mesurerait de nouveau avec sa rivale.

En attendant cette heure, et pour s'opposer aux « prétentions des Anglais à être les rois des mers et à réaliser à leur profit le fantôme de la monarchie universelle [1], »

1. Choiseul au comte de Guerchy, ambassadeur à Londres, juillet 1768. C. DE WITT, *Thomas Jefferson*, 1861, p. 49. Cet ouvrage

le mieux, semblait-il, était de souffler sur le feu qui couvait dans les colonies anglaises de l'Amérique du Nord. Dès l'année 1764, un an à peine après la paix, Choiseul avait envoyé dans ces colonies un agent secret, M. de Pontleroy, lieutenant de vaisseau au département de Rochefort [1]; car il avait deviné tout de suite la gravité de ces premiers tiraillements qui devaient aboutir à la séparation définitive des futurs États-Unis et de l'Angleterre. M. de Pontleroy avait eu deux missions en Amérique, en 1764 et 1766; il y avait séjourné sous le nom de Beaulieu, en faisant preuve d'autant d'intelligence que de prudence. Il avait pris du service à bord d'un navire marchand américain, ce qui lui avait permis de faire une reconnaissance très détaillée de la côte. Dans la correspondance de nos agents à Londres à cette époque, on retrouve très fréquemment la mention de son nom et des rapports qu'il avait fait parvenir sur la situation militaire et économique des colonies anglaises.

Ainsi Choiseul était renseigné de première main à cet égard; mais l'occasion d'une intervention directe semblait se dérober toujours. On avait déjà cru, à plusieurs reprises, à une rupture immédiate entre les Anglais d'Amérique et les Anglais de la Grande-Bretagne; la prudence des uns, l'esprit de concession des autres, retardaient toujours cette solution qu'on sentait irréparable. D'autre part, un autre agent secret de Choiseul en Amérique, le colonel de Kalb, spécialement chargé d'une enquête politique, l'informait que si les Américains

renferme de nombreux extraits de la correspondance diplomatique de Choiseul qui se rapportent à ses desseins sur l'Angleterre.

1. Beaulieu de Pontleroy, de Marseille, garde-marine du 26 février 1746, lieutenant de vaisseau du 1er janvier 1761, figure sur les états de la Marine (C¹ 170) avec cette mention : « 1763. Congé absolu simulé, 20 décembre, pour voyage. — 1764-1772. Absent. »

étaient prêts à se révolter, ils ne voulaient pas secouer la domination des Anglais par le moyen d'une puissance étrangère. Dans ces conditions, la France devait se garder d'une intervention intempestive, qui pouvait tout perdre, et se borner à surveiller les affaires d'Amérique pour pouvoir s'y mêler au moment propice. Mais l'on pouvait toujours songer à une action directe contre l'Angleterre, en l'attaquant chez elle, corps à corps, comme on en avait déjà eu maintes fois le projet sous le règne de Louis XV.

Cette idée d'attaquer l'Angleterre en Angleterre est souvent développée dans la correspondance de M. Durand, ministre de France à Londres; les lettres de cet agent très habile et fort au courant des choses anglaises sont remarquables par l'ardeur avec laquelle il insiste auprès de son chef pour une lutte directe. Porter la guerre, disait-il, de l'autre côté de la Manche, c'était faire connaître à l'ennemi les maux immédiats de la guerre, auxquels il restait toujours étranger, et lui en donner le dégoût. « Nos guerres avec lui dureraient moins, si tant de citoyens de Londres que la guerre enrichit et qui la désirent voyaient de près les horreurs qu'elle entraine après soi [1].... »

Une descente sur les côtes anglaises produirait en quelques heures une panique financière, qui mettrait le pays à la merci de l'envahisseur. Il suffisait de se rappeler les embarras de la Banque d'Angleterre au temps de l'invasion de Charles-Édouard, quand George II, à bout de ressources et comme frappé d'impuissance, était à la veille de s'embarquer pour ses États d'Allemagne. « Voilà, monseigneur, ce qui échappe à des yeux étrangers, qui ne voient en Angleterre que des flottes immenses et des magasins prodigieux. Ces dehors en imposent, et peu de gens songent qu'un rien, qu'un faux bruit, que l'audace

1. Lettre du 3 août 1766. C. de Witt, *ibid.*

seule de l'ennemi, embarrassent le crédit, mettent le désordre dans une machine compliquée et décèlent une faiblesse qui n'est bien connue que des intéressés.... » On songe involontairement à l'image biblique, le colosse aux pieds d'argile, dont le souvenir avait déjà été évoqué, en 1734, dans un mémoire sur l'Angleterre [1].

Comme toute la force défensive de l'Angleterre consiste dans sa marine, il faut se servir des flottes combinées de la France et de l'Espagne pour attirer, par d'habiles diversions, une partie des escadres anglaises sur des points éloignés de la métropole. « L'Angleterre, attaquée alors dans les parties qui lui donnent la vie, serait sans force et sans vertu. » Mais ces expéditions lointaines des alliés ne doivent être que des stratagèmes de guerre; on peut ravager les colonies ennemies, pour dégarnir en partie la Manche et faciliter la descente, qui est le vrai objectif de l'entreprise; on ne doit pas songer à les conquérir. — M. Durand savait peut-être que tout récemment Choiseul avait demandé à d'Estaing un rapport sur une expédition contre la Jamaïque [2]. — Les colonies ne sont que des branches, pour ainsi dire, parasites : on peut les détacher du tronc sans qu'il en meure; c'est au cœur qu'il faut viser. Il est curieux de voir notre ministre se couvrir de l'autorité d'un grand homme d'État anglais pour recommander à Choiseul ces combinaisons stratégiques. « Ces notions, monseigneur, ont été puisées en grande partie dans des conversations que j'ai eues autrefois avec milord Bolingbroke. Puissent-elles ne pas vous déplaire [3]! »

Au mois de décembre 1770, c'est-à-dire peu de jours avant sa brusque disgrâce, Choiseul recevait un mémoire intitulé : *Essai d'un projet de descente en Angleterre*; l'au-

1. Voir ci-dessus, p. 123.
2. A. M., B[4] 195. Février 1765.
3. Lettre du 24 août 1766.

teur, M. de Béville, qui mourut maréchal de camp, avait été chargé par Choiseul d'une enquête militaire sur les côtes de l'Angleterre [1]. En tête de son *Essai*, il examinait à fond cette question, qui était en effet la condition première du problème : une descente en Angleterre est-elle praticable? Et il la résolvait en mettant sous les yeux du ministre des arguments analogues à ceux de M. Durand. Il rapportait, comme un fait avéré, qu'au commencement de la dernière guerre, le gouvernement anglais avait soumis cette question à un conseil d'amiraux, et que ceux-ci avaient expressément déclaré qu'ils ne répondraient jamais d'empêcher une descente, même avec deux fois plus de forces navales à opposer à l'ennemi. Les exemples abondent des terreurs paniques que les menaces de descente ont toujours causées aux Anglais. Même en 1761, quand le désastre de Quiberon avait fait avorter tous nos

1. Cet *Essai*, dont on reparlera plus loin, se trouve aux Archives nationales (AF IV 1597). parmi les documents réunis sous le Consulat en vue de la descente en Angleterre. Il ne porte pas de nom d'auteur; mais la lettre suivante, qui le précède, indique qu'il est de M. de Béville.

« Pont. Départ. du Calvados, le 28 vend. an 12. [21 octobre 1803.]

« Général premier Consul,

« Permettez qu'un ancien militaire vous offre le fruit des veilles et des travaux de son père, mort maréchal de camp au service de France. C'est une reconnaissance d'une partie de l'Angleterre, suivie d'un projet de descente, le tout accompagné de plans levés sur les lieux avec soin. Ce travail fut ordonné, en 1770, par le duc de Choiseul.... Je m'estimerai heureux si le plus grand général de l'Europe daigne les accueillir, y reconnaître le zèle qui animait leur auteur pour la gloire de sa patrie et applaudir aux vues qu'il avait pour abaisser l'orgueil (*sic*) de ses ennemis.

« Salut et respect.

« CHARLES BÉVILLE,

« Ancien colonel, adjudant général. »

Suit, avant l'*Essai*, qui est de décembre 1770, une note de M. de Béville, de 1768, sur la reconnaissance de trois points du canal de Bristol.

projets offensifs sur l'Angleterre, l'impression de la frayeur qu'ils avaient fait naître était encore si forte que l'amiral Boscawen jeta l'alarme dans Londres, qu'il y eut une grande inquiétude à la cour et une grande baisse des fonds publics, parce qu'on avait signalé vers Douvres l'apparition d'une cinquantaine de voiles : or, c'étaient des navires marchands hollandais et des navires charbonniers anglais. Comme l'a dit un grand homme de mer, notre amiral Jean de Vienne, « les Anglais ne sont jamais plus faibles que chez eux.... » Ils ont le sentiment de cette faiblesse intérieure, ils sentent très bien qu'une descente amènerait une perturbation terrible dans les finances et, par suite, dans le gouvernement; aussi, ils vivent dans un état continu d'alarmes. C'est, pour tous les ennemis de l'Angleterre, le meilleur argument en faveur du succès d'une descente.

Choiseul s'était rallié assez vite aux idées de M. Durand, que le plaidoyer de M. de Béville exprimait encore avec plus de précision. Les réformes qu'il avait accomplies au ministère de la Marine et que son cousin continuait dans le même esprit, le développement ininterrompu des constructions navales, la continuité de nos bons rapports avec l'Espagne avaient donné, en quelques années, à la marine et à la politique de la France une solidité qui permettait d'entreprendre de grandes choses. Il n'y avait plus qu'à étudier dans les bureaux de l'état-major un projet de descente, et pour cela, charger, avant tout, un agent éprouvé de faire une enquête topographique le long des côtes anglaises.

Depuis la révolution de 1688 et les diverses tentatives de restauration qui avaient suivi, il y avait en France, soit à la cour, soit à l'armée, un assez grand nombre d'Écossais ou d'Irlandais, jacobites ardents, à qui les mal-

heurs répétés de Jacques II, du Prétendant et de Charles-Édouard n'avaient rien enlevé de leur foi et de leurs espérances. C'est à l'un d'eux que Choiseul donna cette mission de confiance : il s'appelait Grant de Blairfindy, était Écossais et servait en France comme lieutenant-colonel d'infanterie.

Choiseul, qui dirigeait alors les Affaires étrangères, lui fit remettre, à la date du 11 avril 1767, une « Instruction particulière et secrète », qui contenait un programme fort étendu. Blairfindy devait, en effet, « connaître tous les points de la côte d'Angleterre où il peut être possible de débarquer, en distinguant ceux qui ne peuvent servir que pour de petits bâtiments de ceux où il deviendrait facile d'y faire aborder des vaisseaux. » Il devait, en outre, faire une enquête détaillée à l'intérieur du pays sur l'état des routes, les ressources matérielles, l'esprit des habitants, les forces militaires.

Grâce à sa connaissance de la langue et des mœurs anglaises, Blairfindy put faire son enquête dans le pays sans donner lieu à aucun soupçon. Après un premier séjour en Angleterre, car il dut y séjourner à plusieurs reprises, il commença à rédiger ses rapports au ministre, étant à Dieppe, en mai et juin 1768. L'ensemble de ses mémoires, qui est fort volumineux, est divisé en treize parties, qui portent le nom bizarre de *Rayons*, chacune d'elles correspondant à peu près à une région géographique déterminée.

Blairfindy ne se borne pas à mettre sous les yeux de Choiseul les résultats matériels de son enquête topographique, qui avait été faite avec beaucoup de détails et qu'accompagnent quelques plans minutieusement levés; il expose en outre ses propres idées en vue des mesures à prendre pour une descente. Il y a, dans cette partie de ses mémoires, plusieurs points qui méritent d'être signalés,

ainsi ce qu'il dit de la position d'Ambleteuse; Bigot de Morogues en avait le premier indiqué la valeur, dans son projet de 1759. Et cela paraîtra d'autant plus intéressant que les papiers de Blairfindy sont passés plus tard sous les yeux de Napoléon quand il préparait, à l'époque du Consulat, l'expédition d'Angleterre [1].

Il faut, dit-il, que les vaisseaux de guerre et les frégates s'assemblent dans la rade d'Ambleteuse, « qui est la seule propre pour cela de toute la côte, distante de celle d'Angleterre de six à sept lieues. Le mémoire de M. le marquis de Courtanvaux, avec le plan qui en a été levé par le sieur Ozanne en ma présence, démontrera amplement ce que j'avance à l'égard de cette position heureuse. » Il est de toute nécessité, ajoute-t-il, de construire à cet endroit « un port de roi », c'est-à-dire un port pour des vaisseaux de guerre. « L'emplacement d'Ambleteuse est, sans difficulté, le plus beau qu'il est possible de trouver depuis Ostende jusqu'à Antibes. » C'est donc dans ce port et dans les ports voisins, Boulogne, Audresselles, Wissant, Sangatte et Calais, que se réuniront les bâtiments pour le transport d'une armée de cinquante mille hommes.

Le lieu de débarquement est le port de Deal, sur la côte de Kent, d'une grande facilité d'accès. Les Anglais ne songeront pas à défendre ce point, d'autant moins que leur attention sera attirée d'un autre côté par de faux préparatifs faits à Brest, à Saint-Malo et en Normandie. Nous ne suivrons pas Blairfindy dans l'étude des opérations qui doivent avoir lieu après le débarquement et l'occupation des trois châteaux de Deal, Walmer et Sandown; l'indication, minutieusement détaillée d'ailleurs, des divers cantonnements et des trois grands magasins de

1. Ils sont aux Archives nationales : AF IV 1597. — Plusieurs copies des mémoires de Blairfindy : A. G., Angleterre, 1 *ter*.

Sandwich, Canterbury et Rochester, ainsi que le plan, très étudié aussi, de la grande bataille à livrer dans la plaine de Wimbleton, n'intéressent pas les opérations maritimes. Et d'une manière générale, on peut reprocher à ce colonel d'infanterie de s'occuper plus de la terre que de la mer, dans un programme militaire où le premier rôle, — on ne dit pas le seul, — appartient sans conteste à la mer.

Relevons encore cette idée, qui fait partie du second *Rayon*. Une autre descente devra être faite, en même temps que la première, sur les côtes de Sussex avec vingt-quatre mille hommes. Pour ces opérations, il conseille de n'employer que des bateaux pêcheurs ; ce sont d'excellents voiliers, avec lesquels on peut aborder partout et transporter cent et même deux cents soldats ; il donne le relevé de ces bateaux à employer dans les ports de Dieppe, Saint-Valéry, Fécamp. L'expédition doit se faire très secrètement, sans aucun appareil, en pleine paix ; on déclarera la guerre aux Anglais après avoir débarqué chez eux. Les Anglais n'ont-ils pas commencé en 1754 et 1755 par faire main basse sur tous nos vaisseaux en pleine paix ? On peut compter qu'ils sont prêts encore à agir de même, dès que notre marine leur donnera de nouveau de l'ombrage. C'est à nous de les prévenir.

Choiseul chargea M. de Bourcet, lieutenant général, d'examiner en détail les résultats de l'enquête de Blairfindy et ses propositions stratégiques. Le rapport de cet officier général, en date du 15 avril 1770, fut très favorable au travail de son collègue; il concluait en conseillant fortement la descente en Angleterre, telle qu'elle était présentée, tout en désapprouvant une entreprise en Irlande, qui était proposée dans le douzième *Rayon*. La disgrâce de Choiseul coupa court aux espérances que le colonel écossais avait pu concevoir pour l'exécution de ses idées.

Il devait les représenter plus tard à deux ministres de Louis XVI, le maréchal Du Muy et le marquis de Castries, à une époque où la préparation d'une descente n'était plus un mystère pour personne; mais il ne paraît pas qu'on y ait fait attention alors. Comme tant d'autres projets, les *Rayons* de Blairfindy étaient destinés à rester dans le silence des archives.

La question d'une descente en Irlande s'est toujours rattachée aux projets de débarquement en Angleterre. Fallait-il en faire l'opération principale ou l'opération secondaire ? Les avis des hommes du métier ne différaient guère que sur ce point; peu la rejetaient tout à fait, comme M. de Bourcet. Un mémoire anonyme [1], de juin 1769, consacré à cette question, et reposant sur une connaissance approfondie de l'Irlande, est d'avis qu'une descente dans cette île ne doit jamais être qu'une opération secondaire, destinée à venir à l'appui de l'opération principale, laquelle doit se faire en Angleterre. L'opinion est intéressante, car on voit à certains détails techniques qu'elle émane d'un officier de marine. Pour la diversion en Irlande, cet officier faisait partir un corps expéditionnaire de Brest et de Morlaix et le faisait débarquer dans la baie de Greenore, à Ballytraman, près Wexford; de là il le conduisait par plusieurs étapes jusqu'à Dublin. Lui aussi affirmait que la ruine des Anglais était certaine, et qu'ils le savaient bien eux-mêmes, si des troupes françaises descendaient dans leur île. Mais pour exécuter « cette résolution, qui seule ferait respecter nos armes dans les siècles les plus reculés », pour faire perdre une bonne fois à nos voisins « cette habitude de venir nous inquiéter chez nous », il y avait avant tout à résoudre une donnée du problème, qui en était la condition même et qui ne re-

1. A. N., AF III 186ª : dossier 857, n° 6.

gardait que la marine : c'était la traversée de la Manche. Comment l'exécuter ?

Un marin remettait à Choiseul en 1769 un mémoire où il proposait, pour résoudre cette partie du problème, de construire des bâtiments de transport d'un nouveau type. Puisque nous n'avions pas le nombre de navires suffisant à opposer aux Anglais, il fallait changer les conditions de la guerre. Ainsi avait fait, dans l'ancienne Rome, le consul Duilius; en accrochant avec son corbeau un vaisseau carthaginois et en le rendant immobile, il avait transformé les combats de mer en combats de terre. Notre marin ne demandait pas de restaurer les corbeaux de Duilius; remontant plus loin encore dans ses souvenirs d'histoire érudite, il proposait de construire des navires ayant « à peu près la grandeur et le poids des trières employées pendant la guerre du Péloponèse ou des premières liburnes ». Ces petits bâtiments, marchant à la voile ou à la rame, auraient de précieux avantages de mobilité et de rapidité; avec deux cents ou deux cent cinquante liburnes réunies entre Dunkerque et Morlaix, on pouvait débarquer quarante à cinquante mille soldats aux environs d'Arundell dans le Sussex. Le restaurateur des trières et des liburnes modifia plus tard la construction de ses navires, d'après les indications de l'ingénieur Groignard, et présenta de nouveau, cette fois à M. de Sartine, le projet que, dans sa modestie d'inventeur, il qualifiait de « grand » et « sublime »; mais les liburnes du capitaine de frégate Le Roy de La Grange n'eurent pas plus de succès en 1777 qu'en 1769 [1]. Le type des bâtiments de la guerre du Péloponèse était sans doute hors de saison; mais n'était-ce pas à la même idée nautique que devait se conformer Napoléon quand il prit le

1. A. M., B[4] 160, fol. 240-243.

parti de passer la Manche avec une flottille de coquilles de noix ?

On a déjà parlé du projet de descente de M. de Béville. L'*Essai* qu'il présenta à Choiseul, à la suite de la mission dont il avait été chargé, est fort étendu avec ses quinze sections et ses trois mémoires justificatifs [1] ; il révèle un auteur intelligent, méthodique, très bien renseigné sur l'état intérieur et les forces de l'Angleterre.

Une descente est-elle praticable ? On sait qu'il résout cette première question par l'affirmative.

Doit-elle se faire avec le concours de l'Espagne ? Oui, mais de manière cependant que l'opération espagnole soit absolument distincte et séparée de l'opération française ; il serait même à souhaiter que l'opération espagnole se réduisît à une simple démonstration. Nous ne discuterons pas cette opinion, à laquelle les divers projets du temps touchent plus ou moins ; on peut, en effet, apporter des arguments théoriques sur les avantages ou les inconvénients de la réunion de forces militaires de divers pays. Nous rappellerons seulement l'expérience malheureuse qui fut faite en 1779, lors de la tentative de descente en Angleterre des escadres réunies de France et d'Espagne [2]; elle est de nature à faire proscrire d'une manière absolue les opérations combinées entre des marines de pays différents, du moins si l'on songe à les confondre sous un même commandement pour une action commune.

Où doit se faire la descente ? Sur cette partie fort intéressante du problème stratégique, les controverses des faiseurs de projets sont sans fin ; faut-il débarquer dans le Kent ou dans la Cornouaille, prendre Londres de face

1. A. N., AF IV 1597.

2. Voir notre étude dans la *Revue maritime*, août 1901 : « La Campagne navale de la Manche en 1779 ».

ou à revers ? Les arguments paraissent excellents de part et d'autre; mais certes, le meilleur aurait été celui du marin ayant fait débarquer un corps français sur un point quelconque du sol britannique. Pour Béville, qui parle sciemment, après avoir fait la reconnaissance d'une partie de la côte anglaise, les points de débarquement sont les ports de Lime en Dorset, de Dartmouth en Devon, de Fowey et de Looe en Cornouaille. Là, les Anglais ne sont pas sur leurs gardes comme dans le Sussex, le Kent, l'Essex, d'où ils surveillent le pas de Calais et les côtes françaises. « Un homme sous les armes, dit-il, s'occupe d'effacer et de garantir son cœur, sans songer à ses cuisses ou à ses jambes. Or c'est ici, — et que l'on me pardonne cette expression, — c'est ici un *croc-en-jambe* qu'il faut donner à l'Angleterre et par lequel on sera bien plus sûr de la renverser. »

De ces quatre points de débarquement, l'armée, qui comprendra trente mille hommes, marchera sur Bristol par des étapes qui sont indiquées; elle n'aura pas de peine à occuper ce grand port de commerce, dont la chute produira dans Londres une panique inexprimable. « A quarante lieues de Londres, ce serait comme si l'on menaçait de livrer aux flammes la Cité de Londres même. Bientôt tous les corps de la ville de Londres importuneraient de leurs cris et le roi d'Angleterre et le parlement pour acheter la paix à quelque prix que ce fût; c'est alors que l'on reconnaîtrait la justesse de ce très ancien dicton sur la nation anglaise : *Anglica gens pessima ridens, optima flens....* »

D'où l'expédition doit-elle partir? Le lieu d'embarquement est déterminé par le lieu de la descente; c'est donc à la hauteur de la Cornouaille, sur les côtes de la Bretagne, qu'il faut réunir le corps d'expédition. On ne peut demander une côte plus propice; des flottilles de bateaux

pêcheurs peuvent se disperser et s'abriter aux embouchures des rivières de Pontrieux, de Tréguier, de Morlaix, de Saint-Pol-de-Léon. On prendra huit jours de vivres par bateau. On n'embarquera pas de chevaux, ce qui sera un grand embarras de moins, si l'on peut en effet, comme l'assure Béville, monter les cavaliers en Cornouaille.

A quelle époque doit-on partir? Le choix du moment dépend de la manière dont on effectuera le passage. Faut-il demander le concours militaire d'une escadre et conquérir la Manche de haute lutte par une bataille? Non, répond sans hésitation notre officier. Une grande bataille sur mer est toujours ruineuse pour les vaisseaux qui la livrent, non moins que pour le convoi qu'ils doivent protéger; aussi l'avantage d'une escadre pour convoyer une flotte de ce genre est illusoire. « Qu'une fausse gloire ne nous aveugle pas. Les dieux eux-mêmes, quand Homère les met aux prises avec les mortels, ne dédaignent pas de porter leurs coups du sein des nuages qui les enveloppent et de combattre Ajax à la faveur des ténèbres. Passons en Angleterre comme des contrebandiers; nous y trouverons assez de quoi faire les conquérants. » Pour jouer ce rôle de contrebandier, il faut attendre les vents et les laisser disperser les vaisseaux anglais. Dans un long mémoire sur les retardements causés lors de la dernière guerre aux navires anglais sortant des ports d'Angleterre, — mémoire où l'histoire se combine avec la météorologie, — Béville établit que les vents dominants dans la Manche sont les vents du sud et du sud-ouest; ils règnent surtout en automne et vers la fin de l'hiver. C'est un de ces deux moments qu'il faut choisir. Avec les vents du sud, les brumes et les longues nuits, la flottille bretonne, réduite à elle-même, sans vaisseaux ni frégates, passera la Manche, sans que son projet soit démasqué.

Pour le retour, une fois la paix dictée à Bristol ou à Londres, il se fera sur les vaisseaux anglais portant pavillon du roi Très Chrétien.

Tandis que M. de Béville rédigeait, sur l'ordre de Choiseul, ce programme séduisant, Choiseul lui-même jetait sur le papier les grandes lignes d'un plan d'opérations combinées entre les escadres française et espagnole; il l'avait arrêté, d'accord avec Grimaldi, le ministre des Affaires étrangères du roi Catholique [1]. Il comptait qu'en 1770, la France aurait quatre-vingts vaisseaux et quarante frégates disponibles; il faisait ainsi la répartition de ces forces :

Trente vaisseaux à Brest, pour constituer une flotte puissante en vue du débarquement en Angleterre;

Douze vaisseaux à Rochefort, pour couvrir la région entre Loire et Gironde et prévenir les descentes anglaises qui nous avaient paralysés dans la guerre précédente;

Six vaisseaux et quatre frégates, pour croiser dans le golfe de Gascogne, ayant leur point d'appui dans les ports espagnols;

Quatorze vaisseaux à Toulon, formant l'escadre de la Méditerranée, où nous avions à présent la Corse à défendre;

Six vaisseaux à Port-Louis, formant la division de l'océan Indien;

Douze vaisseaux à la Martinique, pour la garde des Antilles.

Les trente vaisseaux de Brest seraient renforcés de vingt vaisseaux que fournirait l'Espagne, et avec cette puissante escadre, on frapperait enfin le grand coup.

1. Ségur-Dupeyron, *La France, l'Angleterre et l'Espagne après la guerre de Sept ans* (1866), p. 77 et suiv. Cf. Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, t. I, p. 143-144; t. II, p. 161-164.

Un projet de conquête du Portugal pour le compte de l'Espagne, conquête qui atteindrait indirectement l'Angleterre, se rattachait encore à ce vaste plan d'opérations maritimes.

Il n'y avait plus à présent qu'à choisir. Choiseul se trouvait en présence de trois programmes qu'on pouvait dire officiels : celui de Blairfindy, traversée d'Ambleteuse dans le Kent; celui de Béville, traversée des ports bretons dans la Cornouaille; celui des ministères de Versailles et de Madrid, jonction à Brest des escadres franco-espagnoles. Hélas ! la somme énorme de travail que représentent ces enquêtes et ces projets avait été dépensée en vain, puisque Choiseul fut brusquement congédié. Son successeur, qui était cependant l'auteur de plusieurs projets sur Jersey et le héros de Saint-Cast, sembla prendre pour mot d'ordre de ne plus rien faire, de ne plus rien préparer [1]. Un historien du temps, peu favorable cependant à Louis XV et ennemi des Anglais, l'auteur de la *Vie privée de Louis XV*, regarde comme un « bonheur réel... l'expulsion de ce ministre brouillon et turbulent », qui songeait à replonger la France dans la guerre et dont la retraite devint le sceau de la paix. Pour nous, mieux renseignés, nous regarderons comme un malheur national le départ du ministre qui, pour pouvoir déchirer un jour le honteux traité de Paris, avait dépensé depuis sept ans tant d'intelligence et d'énergie.

1. Toutefois, même alors, le ministre de la Marine faisait faire des enquêtes spéciales en Angleterre. Les états de service de M. de Bavre renferment cette note, à la date du 1er janvier 1772 : « Est passé en Angleterre, — il était brigadier des gardes-marine, — par permission du ministre, pour prendre connaissance des forces navales et de la situation de chaque port. Cet officier, sachant très bien parler l'anglais, est revenu, en a rapporté des cartes et des plans très intéressants. En juillet, rendu compte de sa mission. A eu une gratification extraordinaire de 2 700 liv. » A. M., C[1] 172.

CHAPITRE XXV

LE PROJET DU COMTE DE BROGLIE

Le Secret du Roi. — Le comte de Broglie. — Enquêtes préparatoires pour le projet. — Le projet définitif. — Communication du projet à Choiseul. — Nouvelle rédaction du projet sous Louis XVI. — Conclusion.

Il reste à parler d'un dernier projet de guerre maritime contre l'Angleterre, le mieux étudié et le plus complet, croyons-nous, qu'on ait jamais rédigé; jusqu'ici, on ne le connaît, au point de vue proprement militaire, que par quelques indications assez vagues [1] : c'est le projet du comte de Broglie. On pourrait jusqu'à un certain point l'appeler aussi le projet de Louis XV, car Louis XV donna directement l'ordre de le préparer, il fut tenu au courant des travaux de tout genre qui s'y rapportaient, il fut seul à connaître les résultats d'une enquête poursuivie pendant plusieurs années. Comment Louis XV, malgré son apathie invincible, a-t-il pu s'associer, d'une manière volontaire et toute personnelle, à un projet qui devait avoir pour conséquence la revanche maritime de la France? Il faut expliquer en quelques mots ce qui, au premier abord, pourrait paraître incroyable.

1. L'analyse, d'ailleurs incomplète, que l'Anglais Egerton (ci-dessus, p. 246, n. 1) en a donnée dans la *Revue contemporaine*, 15 janvier 1867, semble être passée à peu près inaperçue.

L'expression, devenue classique, de Secret du roi, désigne la correspondance secrète que Louis XV entretint, pendant plus de vingt ans, à l'insu de ses ministres, avec des agents de confiance choisis par lui-même et que lui seul connaissait; l'histoire de cette diplomatie occulte, mais singulièrement bien informée et clairvoyante, a été exposée, il y a quelques années, par un écrivain, homme d'État lui-même, que des liens de famille rattachaient à l'agent le plus actif de ces informations clandestines, au comte de Broglie. C'est dans le livre, si attrayant et si neuf, de M. le duc de Broglie [1] qu'on peut suivre, presque au jour le jour, la trame de ce travail souterrain qui se déroule, à peu près ininterrompue, de la paix d'Aix-la-Chapelle jusqu'à la fin du règne, à côté de la politique officielle des ministres en place, à côté aussi des scandales de la vie privée du souverain. C'est là qu'on peut voir à découvert le triste caractère de Louis XV, goûtant une jouissance de dilettante à savoir mieux la vérité que ses ministres, à mieux connaître la situation diplomatique de l'Europe, mais se gardant bien de faire quoi que ce soit pour traduire en actes les avis qu'il sollicitait et qu'il approuvait; pour ce roi intelligent, mais pervers, incapable d'une volonté continue et efficace, il y avait une jouissance plus grande que de savoir ce qu'il devait faire, c'était de le savoir et de ne pas le faire.

Charles-François, comte de Broglie, frère cadet du duc et maréchal de Broglie, lui-même brigadier des armées du roi, avait commencé, à trente-deux ans, l'apprentis-

1. *Le Secret du Roi*. Paris, 1879. — Le duc de Broglie n'a pas manqué de parler (t. II, p. 90 et suiv.) du plan de guerre contre l'Angleterre qui avait été composé par son parent; il a donné les plus curieux détails sur le chevalier d'Éon, avec qui le comte de Broglie se trouva en relations pour ce travail; mais il n'était pas dans son sujet d'exposer en quoi consistait le projet lui-même, considéré au point de vue militaire.

sage de la diplomatie secrète, quand il avait été question, en 1752, de préparer l'élection au trône de Pologne du prince de Conti. Après avoir traversé des péripéties de toute nature, au milieu desquelles il avait fait preuve d'un esprit aussi perspicace que fécond en ressources, après avoir été à un moment exilé avec son frère au château de Broglie, sans avoir perdu d'ailleurs la confiance de son singulier maître, il avait détourné son attention du drame qui se préparait en Pologne pour la donner à celui qui venait de se dénouer par le traité de Paris et dont l'écho avait douloureusement retenti dans son cœur de Français et de soldat. Moins de deux mois après ce traité, il proposait à Louis XV, dont il avait pu cependant sonder déjà toute l'indifférence et tout l'égoïsme, de préparer un vaste plan de campagne maritime contre l'Angleterre. Séduit par ce qu'il y avait de singulièrement hardi, de téméraire même dans une pareille idée, à un pareil moment, se faisant à l'avance comme un malin plaisir de triompher *in petto* de Choiseul, sur un terrain où le ministre de la Marine et de la Guerre paraissait n'avoir point de maître, le roi accepta la proposition. Dès le 7 avril 1763, sans qu'un mot ait transpiré de ce projet, qui ne devait être connu que de quelques très rares initiés et pas des ministres, il ordonna au comte de Broglie de se mettre à l'œuvre.

Exposons à présent, d'après les documents manuscrits [1], la genèse et les résultats de ce travail.

1. Le dossier du projet du comte de Broglie occupe en entier trois gros registres des Archives de la Marine : B⁴ 297-299. Broglie envoya plus tard à Louis XVI (17 décembre 1777) son « Plan de guerre contre l'Angleterre, rédigé par les ordres du feu roi, dans les années 1763, 1764, 1765 et 1766..., et refondu et adapté aux circonstances actuelles... » De cette seconde édition, il y a deux copies aux Archives de la Marine (B⁴ 132, B⁴ 135), et quatre copies aux Archives nationales, parmi les papiers réunis sous le Consulat

Avec l'activité incroyable que cet esprit extraordinaire apportait à tout ce qu'il entreprenait, le comte de Broglie, aussitôt qu'il eut reçu l'agrément du roi, commença à préparer la réalisation de son idée. Elle ne lui apparaissait encore à lui-même que sous une forme bien indéterminée. Il savait du moins qu'il ne s'agissait pas d'improviser dans le silence du cabinet un plan de guerre contre l'Angleterre, comme un rêveur peut imaginer *à priori* telles combinaisons politiques. Il s'agissait de réunir avant tout, soit en Angleterre, soit en France, tous les éléments d'une connaissance exacte des deux pays, au point de vue de leurs côtes, de leurs marines, de leurs ressources financières et militaires de toute nature; quand tous les éléments de cette vaste enquête seraient réunis, alors seulement, on pourrait combiner les diverses parties du problème à résoudre; et pour que le plan pût aboutir à un succès éclatant, il fallait tout combiner, tout prévoir, le fort et le faible, de manière à ne

pour l'expédition d'Angleterre (AF IV 1597). L'une des copies des Archives nationales porte cette note : « Ce cahier restera sous la garde particulière du directeur du dépôt général de la Marine, qui ne pourra le communiquer ou délivrer des copies que sur un ordre par écrit du ministre de la Guerre. Le 1er nivôse l'an IVe de la république. AUBERT DUBAYET. » Cette recommandation spéciale et le nombre même des exemplaires sont des preuves de l'importance exceptionnelle du document.

Le duc de Broglie (*Secret du Roi*, t. II, p. 90) parle d'un exemplaire du second manuscrit qui se trouve dans les papiers de famille du comte de Broglie. Les archives des Affaires étrangères possèdent un exemplaire de la rédaction refondue pour Louis XVI (Mémoires et documents, Angleterre, 53). Les archives du ministère de la Guerre possèdent cinq copies complètes de la même rédaction, et plusieurs copies incomplètes (Angleterre, 1 *bis*). Un exemplaire du projet se trouve encore dans une collection particulière à Paris. Enfin, Egerton s'est servi d'une copie du règne de Louis XVI, provenant des archives françaises, pour son article de la *Revue contemporaine*.

laisser à l'imprévu et au hasard que la part seule que l'intelligence humaine ne peut jamais leur dérober. C'était donc un travail de longue haleine à entreprendre ; en fait, il demanda d'abord quatre années continues, de 1763 à 1766.

A qui confier les enquêtes préparatoires ? Certes, nul n'était plus capable que Broglie lui-même de cette mission, qui demandait autant de décision et de prudence que de perspicacité; mais il était le dernier à pouvoir l'exécuter. Son nom, son passé, sa situation d'officier, ne lui permettaient pas de garder l'incognito dans des voyages qui pouvaient durer plusieurs mois et ne pouvaient manquer d'éveiller les soupçons ; or, le secret absolu était la première condition du succès possible. Il fallait donc demander à des collaborateurs cette première partie du travail; lui-même resterait dans le silence de sa retraite au château de Broglie, tenant entre ses mains et faisant mouvoir tous les fils de cette enquête mystérieuse; plus que jamais, son travail occulte mériterait le nom de Secret du Roi.

Le comte, qui eut, depuis la première heure jusqu'à la dernière, la direction unique de cette vaste entreprise, proposa à Louis XV de charger M. de La Rozière de la reconnaissance à faire sur les côtes anglaises; c'était un ingénieur et officier de mérite, qui avait fait partie de la mission scientifique de l'abbé de La Caille dans l'Afrique australe, il venait de servir avec éclat dans la dernière guerre comme capitaine de dragons, il était en relations personnelles avec les membres de la famille de Broglie. Le comte adressa au roi des instructions pour cet agent secret, qu'il datait à l'avance de Compiègne, le 26 juillet 1763; le roi se borna à mettre au bas, sans signer d'ailleurs, le mot « Approuvé ». Quelques passages de ce document sont de nature à faire comprendre les con-

ditions de la mission et les intentions de l'auteur du projet.

« Les événements malheureux de la dernière guerre entre la France et l'Angleterre, dont les suites fâcheuses ont nécessité des sacrifices considérables pour obtenir la paix ; le ton de despotisme et d'arrogance que les Anglais, enflés de leurs succès, ont pris pendant et depuis le cours de cette négociation ; enfin, les preuves trop multipliées qu'ils ont données qu'ils abuseraient toujours de leur supériorité de forces sur mer pour empêcher l'augmentation de la marine du roi et le soutien du peu de colonies françaises échappées à leur avidité, ont déterminé Sa Majesté à chercher dans la sagesse et l'étendue de ses lumières un moyen nouveau qui, pour réussir, exige un travail assidu de quelques années.... Il est... fort à craindre que l'injustice et les vexations des Anglais ne rallument la guerre entre les deux nations, et il s'agit de se préparer à la faire avec le succès qu'on peut se promettre des mesures bien combinées.... Sa Majesté porte ses vues sur l'Angleterre. C'est là qu'elle aperçoit la possibilité de vaincre son ennemi.... Une descente en Angleterre est donc l'objet qu'elle se propose.... » Une des raisons qui, dans la précédente guerre, se sont opposées à l'exécution de ce projet, « a été le défaut des connaissances locales, tant des côtes britanniques les plus voisines de notre continent que du pays où l'on aurait à opérer, après être parvenu à un heureux débarquement.... »

M. de La Rozière devra étudier avec soin toute la région comprise entre l'embouchure de la Tamise et les côtes de la Cornouaille; on lui signale en outre le port de Tilbury, sur la rive gauche de l'embouchure de la Tamise, à quelques lieues de Londres, parce qu'il n'y a aucun obstacle entre ce point et la capitale. Il rapportera un mémoire détaillé sur la situation des ports, arsenaux, chantiers,

magasins, la distribution des troupes. Il s'informera aussi, en passant à Calais et à Dunkerque, de la durée des opérations d'embarquement, des opinions sur l'utilité des bateaux plats, de la possibilité de perfectionner les signaux, etc. Il devra s'entendre avec le sieur d'Éon, « se concerter avec lui dans toutes les circonstances et lui communiquer généralement tout son travail. Il conviendra avec lui de la tournure qu'il sera à propos de donner à son séjour en Angleterre, tant vis-à-vis de la cour et des habitants du pays, que vis-à-vis de l'ambassadeur de France, que Sa Majesté, par des raisons particulières, n'a pas cru devoir admettre au secret de la présente commission.... »

Nous n'avons pas à parler ici de l'étrange personnage auprès de qui La Rozière était accrédité, le chevalier ou la chevalière d'Éon, car les contemporains ont différé d'avis sur le sexe de ce diplomate de fantaisie et de ce capitaine de dragons qui porta pendant quelque temps des vêtements de femme; on trouvera dans le *Secret du Roi* l'histoire véritable de cette manière d'aventurier, dégagée de tout ce que la légende avait ajouté de scandaleux et d'invraisemblable à une existence déjà suffisamment accidentée. Avec le romanesque et le bizarre de sa vie privée, le chevalier, d'ailleurs fort intelligent, semblait fait pour les petites intrigues et les petits papiers du service de renseignements secrets où se complaisait Louis XV; mais il y avait peut-être quelque imprudence, de la part d'un esprit réfléchi comme le comte de Broglie, à faire de cet écervelé le dépositaire d'un pareil secret; elle faillit coûter cher au projet lui-même et à ceux qui y prirent part [1].

1. D'ailleurs, le projet ne paraît pas avoir été jamais découvert par les Anglais, pas plus à ce moment que dans la suite. A ce propos, le dossier contient la note suivante, qui n'est point signée; elle doit dater de 1804-1805.

L'instruction donnée à M. de La Rozière entre dans les plus minutieuses recommandations sur les précautions à prendre pour rendre le secret impénétrable : ne rien dire au secrétaire, le sieur Nardin, qu'il était autorisé à emmener pour la levée des plans, les copies, etc. ; ne rien garder chez soi des documents ayant trait à la mission ; n'en parler à âme qui vive, sauf au comte de Broglie, au chevalier d'Éon, aux sieurs Durand et Tercier, autres agents du Secret du roi ; faire passer les lettres par d'Éon, toujours toutes chiffrées en entier et avec un cachet uniquement réservé à cette correspondance.

Bien pénétré de l'esprit de cette instruction, ayant eu sans doute le loisir de la commenter dans des entretiens personnels avec le comte, M. de La Rozière se rendit aussitôt en Angleterre; il avait un traitement de mille livres par mois [1]. Sa mission secrète fut malheureusement in-

« Il paraît bien évident que M. de La Rozière a été fidèle, avant et pendant son émigration, au Secret du roi. Car les Anglais, avant les projets de l'Empereur [Napoléon Ier], n'avaient pas même pensé à fortifier la partie indiquée de leur île comme seule vulnérable. D'un autre côté, il paraît que les premiers travaux, les brouillons, ont été brûlés en Angleterre par La Rozière et d'Éon. Il paraît enfin que ni d'Éon ni La Rozière n'ont trahi les secrets du roi, car d'Éon vieillit à Londres en repos, et La Bastide, conservateur des documents, est mort de vieillesse et de besoin.

« Je me trouve donc seul nanti de ce dépôt si précieux que, quoique La Bastide ait été emprisonné quand il l'a offert au Directoire, je ne dois rien négliger pour le faire parvenir de suite dans les mains de Sa Majesté Impériale, me tirant, comme je le pourrai, des dangers et positions critiques et menaçantes où d'Éon, La Rozière et La Bastide se sont trouvés.

« On m'a assuré que les Anglais, menacés par Sa Majesté Impériale d'une descente, avaient fortifié cette partie de leurs côtes. »

A. M., B4 297, fol. 13.

1. Louis XV au comte de Broglie, 28 avril 1763. Boutaric, *Correspondance secrète inédite de Louis XV*, t. I, p. 292. Cette *Correspondance* renferme quelques pièces qui se rapportent au projet du comte de Broglie.

terrompue, avant la fin de la même année, par les querelles indécentes que l'impertinent chevalier d'Éon eut alors avec notre ambassadeur, le comte de Guerchy; craignant que le secret ne fût découvert au milieu de tant de scandales et de sottises, La Rozière s'était hâté de quitter un terrain dangereux, non sans avoir brûlé tous ses brouillons et la copie de son instruction. Cependant, il avait eu le temps de reconnaître dans le plus grand détail trente lieues de côtes depuis South Foreland dans le Kent jusqu'à Beachy Head dans le Sussex. En faisant part de ces résultats au comte de Broglie dans une longue lettre du 14 décembre 1763, il ajoutait quelques considérations politiques et militaires; son correspondant dut les lire avec le plus vif plaisir, car elles répondaient à ses pensées intimes et à ses plus chères espérances.

« Les Anglais, enorgueillis des succès qu'ils ont eus pendant la guerre dernière, attribuent, avec raison, tous leurs avantages à la supériorité de leur marine. Ils ne cessent de s'occuper de la conserver et ils donneront, s'il le faut, jusqu'à leur dernier sol pour se l'assurer.... La France sans marine ne peut que décliner, c'est une vérité qui n'est que trop prouvée; mais, puisqu'on ne peut espérer de relever cette marine de l'anéantissement où elle est par aucun moyen qui ne soit bientôt connu des Anglais, et ne donne lieu à une rupture ouverte de leur part, et que nous en avons un sûr et particulier pour reprendre la supériorité sur cette nation, que ne devons-nous pas faire pour le perfectionner et en accélérer l'exécution ?

« J'ose avancer... que l'exécution d'une descente en Angleterre est non seulement possible, mais qu'elle sera même facile du moment que Sa Majesté en aura réellement la volonté et qu'il lui plaira de prendre les moyens préparatoires à un projet aussi vaste.... »

Le 12 juillet 1764, le comte de Broglie faisait parvenir au roi, — dans un étui de fer-blanc fermé d'un cadenas dont le roi devait garder la clef lui-même, — la carte détaillée des trente lieues de côtes et des itinéraires sur Londres que La Rozière avait relevés; une petite carte générale de l'Angleterre y était jointe pour se rendre compte de l'éloignement des différents points de la côte à la capitale.

Il s'agissait à présent de faire faire, en vue de l'embarquement, la reconnaissance des côtes de France. Broglie était convaincu qu'elle prouverait la possibilité et même la facilité de l'exécution du projet. « Un royaume comme celui-ci est si abondant en ressources de tout genre qu'il ne faut que s'en occuper sérieusement pour les trouver. »

La Rozière fut encore chargé de cette enquête; elle commença à Dunkerque et finit à Nice, ayant duré environ sept mois.

Dans une très longue dépêche, du 21 février 1765, Broglie communiquait au roi les grands résultats de l'enquête secrète qui venait d'être faite dans tous les ports du royaume. « Votre Majesté verra peut-être avec étonnement... que sa marine militaire et marchande n'est pas dans l'anéantissement où ses ennemis la désirent et la croient et où toute l'Europe et les Français même la supposent. Heureuse erreur qu'il est bien important d'entretenir. » En attendant le plan général du projet, dont la confection demandera plusieurs mois, il présente pour le moment au roi ce qu'il en appelle « le prospectus ».

Comme pour faire une fois de plus la leçon à son auguste lecteur et le convaincre de la nécessité de ces opérations futures, il expose d'abord quelques vues générales. « Je commencerai, sire, par établir comme une maxime reconnue pour incontestable que tout État qui se réduit à une simple défensive commence dès lors à déchoir, qu'il

perd chaque jour de sa considération.... Cet État est de plus obligé de multiplier ses forces pour parer de tous côtés, puisque l'opinion que ses ennemis conçoivent alors de sa faiblesse et de son épuisement les enhardit à augmenter de prétentions et les détermine même à l'attaque.... La conséquence naturelle de ce principe est que le seul moyen de sortir de la position où se trouve la France vis-à-vis de l'Angleterre, si peu proportionnée à la dignité de sa couronne et à la force réelle de sa puissance, est de former un plan général bien réfléchi, dont le but serait d'abaisser son arrogance.... » Voici donc les grandes lignes de ce plan général.

S'entendre avec les Espagnols, mais pour leur demander plutôt des fausses attaques que des opérations décisives ; réunir une flotte espagnole à la Havane pour faire des démonstrations contre la Nouvelle-Angleterre et la Jamaïque ; en réunir une autre en Espagne pour menacer Gibraltar.

Faire nous-mêmes deux séries d'opérations : d'abord, deux diversions avec la flotte de la Méditerranée, l'une vers Minorque, l'autre à l'île de France, « pour y exécuter un ancien projet de M. de La Bourdonnaye », une croisière vers le détroit de la Sonde ; ensuite et enfin, « le grand projet, qui sera la gloire du règne de Votre Majesté, le salut de son État et la mettra à portée de ne plus songer qu'à faire le bonheur de ses peuples. »

Peu à peu les lignes de ce projet gigantesque, qui embrassait les deux mondes, se précisèrent dans l'esprit de son auteur. Quelques mois plus tard (juin 1765), il envoyait au roi deux mémoires « sur la disposition générale du projet » : l'un se rapportait à la France, l'autre à l'Espagne.

La partie espagnole du projet comprend quatre opérations : siège de Gibraltar, attaque de la Jamaïque, descente

en Irlande, envoi d'une armée d'observation sur la frontière du Portugal.

La partie française en comprend quatre aussi : diversion en Écosse, diversion sur Mahon, envoi d'une escadre à l'île de France, rassemblement d'une armée d'observation en Flandre.

Mais ce sont là comme des parties accessoires. « Le but principal... doit être la descente en Angleterre.... C'est à Londres qu'il faut aller. Toutes les autres expéditions projetées entre les deux couronnes, indépendamment du succès qu'on doit en attendre, ont essentiellement pour objet d'étourdir l'ennemi, de surprendre son attention et de diviser ses forces, de manière qu'il ne puisse empêcher le trajet de la flotte et son débarquement sur les côtes d'Angleterre. » A maintes reprises et sous toutes les formes, Broglie revient, avec une ténacité d'apôtre, à cette idée : pour abattre l'Angleterre, il faut un grand coup, et c'est seulement en Angleterre que ce grand coup peut être frappé.

En vue du passage, il examine en détail la question des préparatifs matériels : forces de terre et de mer, vivres, munitions, etc. Il entre enfin dans les détails d'exécution. On armera à Brest vingt-six vaisseaux et quatre frégates; à Rochefort, huit vaisseaux, six frégates et six prames. On réunira les bâtiments de transport en divers points de la côte, de Dunkerque à Bayonne. (Plus tard, dans le projet définitif, toute la flottille des transports devait être, et à juste raison, réunie dans la Manche.) L'escadre de Brest rejoindra l'escadre de Rochefort partie la première, pour marcher ensemble jusqu'à la hauteur de Plymouth. L'escadre de Rochefort restera en croisière devant ce port. Celle de Brest continuera jusque par le travers du canal de Portsmouth. Alors se fera le passage des transports en quatre divisions, portant un ensemble de

soixante mille hommes et devant atterrir entre Dunge Ness et Beachy Head, respectivement devant Rye, Winchelsey, Hastings, Pevensey. Les opérations du débarquement ayant été effectuées d'après les instructions spéciales de cette partie du projet, l'armée se mettra en route sur Londres; en huit marches, dont les détails sont minutieusement indiqués, elle arrivera jusqu'à l'intérieur de la capitale anglaise.

Un état estimatif évalue à environ trente-trois millions la dépense nécessaire au transport de l'armée.

Quand on en est arrivé à cet endroit, dans la lecture des papiers du comte de Broglie conservés aux archives de la Marine, on est fort étonné de rencontrer, à la date de mars 1768, un mémoire du comte au duc de Choiseul, dans lequel il lui expose ses projets sur la descente en Angleterre [1]. Sans lui dire en aucune manière qu'il ait été chargé par Louis XV de quoi que ce fût ni qu'il ait jamais communiqué ses plans au roi, il apprend au ministre ce qu'il a fait lui-même et met à sa disposition cet ensemble de travaux préparatoires en souhaitant qu'il puisse lui être utile.

Que s'était-il donc passé pour que le secret fût révélé par Broglie lui-même au ministre à qui il avait été surtout question de le cacher ? Le comte, dégoûté sans doute de rédiger toujours des projets qui ne servaient qu'à la distraction stérile du roi, alors qu'un mot de lui aurait suffi pour les faire exécuter, avait déjà demandé à son maître de le laisser communiquer au ministre ses propres

1. « Mémoire du comte de Broglie au duc de Choiseul; il lui explique les causes de son inaction apparente et lui expose ses projets sur la descente. — Mars 1769. » (B^4 297.) — « 1769 » est un lapsus; les diverses instructions, rédigées à la suite de ce mémoire et que l'on va citer, portent toutes la date de 1768.

travaux. Le ministre travaillait de son côté à des projets contre l'Angleterre ; ne valait-il pas mieux unir tous ces efforts pour le bien du pays ? D'autre part, Broglie ne se faisait pas la moindre illusion que Louis XV le sacrifierait sans hésitation à la colère et à la jalousie du ministre, si celui-ci venait à découvrir une correspondance dont le secret commençait à s'ébruiter. Aussi il y avait intérêt, et pour l'exécution de ces plans qui lui avaient coûté tant de peine et pour lui-même, à mettre Choiseul au courant de ce qui s'était fait. Louis XV n'y avait pas consenti tout de suite ; il lui en coûtait de renoncer à son « amusette », dont le mystère même constituait le plus grand charme pour son esprit blasé. Broglie, cependant, dut insister et il finit, comme on vient de le voir, par obtenir la permission qu'il demandait.

Sans se donner le plaisir d'approfondir auprès du comte le mystère dont il n'était dupe qu'en partie, Choiseul accepta la communication des documents précieux qui lui était faite d'une manière inattendue. Il prit le parti de les contrôler et de les compléter par une nouvelle enquête, plus générale encore, entreprise avec les ressources officielles de l'administration. De là, diverses instructions, signées de son nom et transmises par le comte de Broglie à plusieurs agents, Hugel, Mesnil-Durand, Béville, La Rozière, d'Ormay, pour la reconnaissance des différentes parties des côtes de France (août 1768) ; ces rapports devaient être tenus dans le plus grand secret ; ils seraient remis au comte qui les ferait passer au duc [1].

1. Ces diverses instructions sont au volume B[4] 298. Elles sont signées du duc de Choiseul, à divers jours du mois d'août 1768, et envoyées au comte de Broglie pour que celui-ci les fasse parvenir aux intéressés. Ces documents attestent d'une manière certaine l'existence des relations qui s'établirent alors entre le chef officiel du ministère et le chef de la diplomatie secrète ; elles n'enlevaient

Broglie et Choiseul, qui depuis plusieurs années poursuivaient le même but par des voies parallèles, qui n'avaient au cœur que la haine de l'Angleterre et la passion de la revanche, ne pouvaient que s'applaudir tous deux de la forme nouvelle que prenait le projet anglais. De tant d'efforts mis en commun il allait sortir je ne sais quoi de grand, dont le succès serait comme certain. Hélas! nous ne savons que trop ce qu'il advint. Choiseul fut soudainement congédié, et les idées de revanche disparurent dans sa chute.

Pour le chef de la correspondance secrète, il n'était plus question d'entretenir encore son maître d'une expédition en Angleterre. La fin de ce triste règne fut dure pour lui ; le duc d'Aiguillon, avec qui il était en rapports difficiles, l'avait fait exiler à Ruffec ; il n'obtint de revenir à la cour qu'après la mort de Louis XV et le renvoi de l'auteur de son exil.

Une aurore nouvelle paraissait alors se lever sur la France. Le nouveau roi aimait la marine ; on ne parlait que de réformes ; on entendait gronder l'orage qui allait éclater avec fracas de l'autre côté de l'Atlantique. Le comte de Broglie, toujours infatigable, écrivit au comte de Saint Germain, ministre de la Guerre, pour l'instruire du travail qu'il avait fait en vue de la préparation d'une descente en Angleterre [1]. Mais voici que les insurgents d'Amérique viennent de faire capituler une armée anglaise à Saratoga ; le gouvernement de Louis XVI ne peut pas tarder davantage de céder aux vœux de l'opinion publique et à ses propres désirs. Le moment était venu où la France allait enfin rompre avec sa rivale. Broglie reprit

pas d'ailleurs au comte de Broglie la direction du projet, mais elles donnaient au projet un caractère nouveau.

1. Lettre du 10 février 1776. B[4] 297.

une fois encore son plan de guerre contre l'Angleterre ; après l'avoir, suivant ses propres expressions, « refondu et adapté aux circonstances actuelles », il l'adressa au roi le 17 décembre 1777 [1].

Les mémoires que Broglie soumettait à Louis XVI étaient précédés de ce qu'il appelle un « Mémoire d'exposition ». Il y explique pourquoi « il prend la liberté de présenter à Sa Majesté ses spéculations politiques et militaires sur les affaires présentes.... Ce fut dès 1763 même, c'est-à-dire presque au moment de la paix, que le comte de Broglie... proposa au feu roi de préparer ce grand travail.... Il savait que le roi gardait dans son cœur l'ancien souvenir des injures de l'Angleterre.... » Le projet qui avait été composé pour Louis XV n'avait pas été fait, « comme se font trop ordinairement tous les travaux de ce genre, dans le cabinet et sur des spéculations vagues et incertaines, mais sur les lieux et appuyé par des calculs démonstratifs. Des officiers furent envoyés en Angleterre ; ils reconnurent la possibilité de la descente, les points de débarquement, les moyens de subsistance, les marches, les camps, les positions, enfin toutes les opérations possibles, jusqu'au delà de Londres. Ensuite on calcula, on combina, sur nos côtes mêmes, tous les moyens que nous avions pour exécuter le projet, les lieux où devaient se rassembler les troupes, les ports où il convenait de les embarquer, la quantité de bâtiments que chacun d'eux pouvait fournir, les agrès qu'il fallait préparer, l'artillerie, les munitions, les vivres, le nombre et l'espèce de troupes nécessaires; tout enfin, jusqu'au calcul des vents, des marées, entra dans ce plan qu'on accompagna en même

1. La lettre au comte de Saint-Germain et des passages du mémoire adressé à Louis XVI ont été publiés par Doniol, *Ibid.*, t. II, p. 668 et suiv.

temps de cartes [1], tableaux de dépenses, et autres pièces propres à donner à la possibilité du succès le dernier degré de probabilité.

«... Tel fut le travail immense remis par le comte de Broglie entre les mains du feu roi. Ce prince n'en a pas tiré le parti dont il était susceptible.... Sa sagacité, qui lui faisait en toute occasion apercevoir les meilleurs partis, — on remarquera ce jugement sur Louis XV adressé à Louis XVI, — n'était malheureusement pas, si on ose le dire, accompagnée du caractère qui les exécute ; ainsi, aucune des mesures préparatoires indiquées par le comte de Broglie ne fut prise.

«.. C'est cet ancien travail examiné, refondu, appliqué dans le plus grand détail aux possibilités actuelles, qu'il prend la liberté de mettre sous les yeux de Sa Majesté.... Il s'agit aujourd'hui d'un intérêt majeur, de celui de l'État et de la gloire du roi. Dans cette grande crise, le comte de Broglie croirait son silence coupable, et il a regardé le travail suivant comme une dette envers sa conscience et envers son maître. »

Le projet qui était soumis à Louis XVI ne diffère que par des détails, qu'on peut dire secondaires, du projet qui avait été soumis à Louis XV ; les grandes lignes n'ont pas varié, les opérations, tant réelles que simulées, sont les mêmes. Mais les moindres parties du programme ont pris

1. Il est fréquemment question de ces cartes dans les Mémoires de Broglie ; on y renvoie aussi à « l'atlas du sieur de La Rozière. » Ces documents cartographiques sont aujourd'hui disperses. Une carte, à très grande échelle, représente la côte anglaise entre Folkestone et Hastings et la region intérieure voisine ; mesurant 132 centimètres sur 96, dessinée à la main, en couleur, elle donne, dans un extrême détail et avec beaucoup de clarté, les moindres accidents de terrain. (Deux exemplaires : A. M., B[4] 299 ; A. N. IV 1597. Ce second exemplaire est en très mauvais état.) On a, d'autre part, vingt planches et trois cartes, « composant l'atlas qui a servi à la rédaction du mémoire » de La Rozière : A. G., Angleterre, 1.

une précision extrême : vaisseaux, hommes, chevaux, tout est calculé à une unité près. Deux grands tableaux, composés par le comte de Broglie [1], résument, avec beaucoup de lucidité et avec les calculs les plus précis, les volumineux mémoires dont leur auteur les avait fait précéder.

Le Tableau I offre le projet dans son ensemble : opérations françaises et espagnoles, moyens de défense des Anglais. Les opérations des alliés n'auront jamais pour résultat de combiner leurs escadres ; Broglie déconseille ces actions combinées entre amiraux de divers pays, où le temps se passe en discussions réciproques et où chacun s'en remet à son voisin. Donc aux Espagnols, l'entreprise sur Gibraltar, la diversion aux Antilles, la descente en Irlande ; aux Français, la diversion sur Mahon, la diversion sur l'océan Indien, la diversion en Écosse et la descente en Angleterre, qui est l'opération capitale et décisive, que toutes les autres ont pour unique mission de faciliter. Ce tableau donne, dans le plus grand détail, l'indication de toutes les forces de terre et de mer dont les Anglais peuvent disposer sur les différents points menacés [2] : calcul bien nécessaire, indispensable même, cependant presque toujours négligé par les auteurs des projets de ce genre, trop portés à ne pas tenir compte des forces de l'ennemi.

Le Tableau II concerne l'ensemble des opérations de la descente : armée de terre, armée navale, flotte de transport, ports de rassemblement. L'armée navale, composée de quarante vaisseaux, de vingt frégates et de bâtiments légers, sera rassemblée en totalité à Brest. C'est une des

1. A. M., B⁴ 299. Ils sont reproduits ici pour la première fois.

2. On ne reproduit pas de longues « Observations » qui figurent au dos de ce tableau ; elles ont pour but de démontrer l'exactitude de tous les calculs qui ont servi à le composer.

TABLEAU I

TABLEAU DES DIFFÉRENTES EXPÉDITIONS ET OPÉRATIONS, TANT SIF A CONCERTER, ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE, CONTRE LE NOMBRE DE VAISSEAUX ET DE TROUPES QUE LES DEUX SERAIENT DANS LA NÉCESSITÉ D'Y OPPOSER.

POUR CE QUI CONCERNE LA FRANCE	NOMBRE DE VAISSEAUX ET FRÉGATES	NOMBRE DE TROUPES
I. La descente en Angleterre.	40 vaisseaux. 20 frégates.	60 000 h.
II. La diversion en Écosse.	6 frégates.	800 h.
III. Diversion sur la Méditerranée, menaçant Mahon et s'effectuant ensuite dans les Grandes Indes.	10 vaisseaux. 10 frégates, sans compter les chebecs, etc.	15 000 h.
IV. Renfort envoyé à l'île de France par divers détachements partis de divers ports, qui produiront successivement l'effet de commencer à y donner de l'inquiétude aux Anglais.		1 500 h.
TOTAUX	50 vaisseaux. 36 frégates.	77 300 h.
POUR CE QUI CONCERNE L'ESPAGNE	Escadres de Cadix et de Carthagène réunies :	Camp de Saint-Roch et de Cadix destiné au siège :
I. Entreprise sur Gibraltar.	12 vaisseaux. 8 frégates.	20 000 h.
II. Diversion en Amérique. ayant pour objet de défendre les îles et d'attaquer la Jamaïque, si les Anglais se dégarnissent dans cette partie du monde.	15 vaisseaux. 10 frégates.	12 000 h.
III. Descente en Irlande et dans le canal de Bristol.	Flotte du Ferrol : 15 vaisseaux de ligne. 10 frégates.	15 000 h.
TOTAUX	42 vaisseaux. 28 frégates.	47 000 h.

TABLEAU I

RÉELLES QUE SIMULÉES, QUI FORMENT LE PROJET GÉNÉRAL OFFEN- L'ANGLETERRE, D'APRÈS LES MÉMOIRES CI-JOINTS, OU L'ON VOIT COURONNES Y EMPLOIERAIENT, ET CELUI QUE LES ANGLAIS

FORCES QUE L'ANGLETERRE SERAIT DANS LA NÉCESSITÉ D'AVOIR, POUR PARER A CES DIVERSES OPÉRATIONS, TANT SIMULÉES QUE RÉELLES	
Dans l'Océan et dans la Manche, pour faire face à la flotte de Brest : 45 vaisseaux et 25 frégates.	En Angleterre, relativement aux divers points menacés : 40 000 hommes.
6 frégates.	5 ou 6 000 hommes.
Tant pour appuyer Mahon et Gibraltar que pour défendre la Méditerranée : 15 vaisseaux.	A Mahon : 4 500 hommes.
Aux Indes orientales, au moins : 6 vaisseaux. Ils y en ont déjà 4.	
On suppose que les Anglais enverront 15 vaisseaux pour défendre la Méditerranée; ainsi, il n'y a rien à répéter ici pour cet objet.	Garnison de Gibraltar : 4 000 hommes.
Pour faire face à la flotte espagnole, qui doit constamment tenir à la Havane et menacer la Jamaïque, au moins : 20 vaisseaux, sans compter les frégates.	A la Jamaïque et dans les autres Antilles anglaises, au moins : 8 000 hommes.
Au moins 15 vaisseaux au cap du Finisterre pour observer la flotte du Ferrol.	En Irlande : 10 000 hommes.
101 vaisseaux de ligne, sans compter les frégates.	72 000 hommes.

TABLEAU II

ÉTAT ET RÉPARTITION DE LA FLOTTE DESTINÉE A
SUIVANT LE PLAN

ARMÉE DE TERRE		ARMÉE NAVALE RASSEMBLÉE EN TOTALITÉ A BREST
80 bataillons à 650 hommes chacun	52 000 h.	40 vaisseaux.
10 compagnies de chasseurs, détachés des garnisons de Flandre, destinés à former un corps d'avant-garde.	1 500 h.	20 frégates.
30 escadrons, dont 25 de dragons et 5 de hussards à 100 hommes chacun, dont 50 hommes montés.	3 000 h.	Corvettes, prames et autres bâtiments légers en proportion.
2 régiments d'artillerie avec les détachements nécessaires d'ouvriers et de mineurs.	2 500 h.	ESCADRE DE DIVERSION RASSEMBLÉE A DUNKERQUE
	59 000 h.	6 frégates seront destinées à menacer les côtes d'Ecosse et la côte orientale d'Angleterre, et porteront 7 à 800 hommes de débarquement, tirés par détachement des garnisons de Flandre.
1 général en chef.		
12 lieutenants généraux.		
24 maréchaux de camp.		
1 état-major général proportionné.		

RÉPARTITION DE L'ARMÉE SUR

PREMIÈRE DIVISION	DEUXIÈME DIVISION
Dunkerque. 60, Calais. 40, Boulogne. 30 } 130 bâtiments.	Dieppe. 100, Le Havre. 100 } 200 bâtiments.
115 bâtiments porteront 14 bataillons, 9 100 h.	180 bâtiments porteront 28 bataillons, 18 200 h.
1 régiment de hussards monté en entier et 530 chevaux. 530 h.	2 régiments de dragons et 500 chevaux, 1 000 h.
Les 15 bâtiments restants seront pour l'artillerie, les vivres et les munitions.	20 bâtiments serviront pour l'artillerie, les vivres et les hôpitaux.

TABLEAU II

TRANSPORTER UNE ARMÉE DE DÉBARQUEMENT EN ANGLETERRE, D'EXPÉDITION CI-JOINT

BATIMENTS DE TRANSPORT RASSEMBLÉS EN 4 POINTS, AINSI QU'IL SUIT CI-APRÈS

La possibilité de rassembler ce nombre de bâtiments est prouvée par le tableau général de la reconnaissance des moyens de tous les ports qui fut faite par ordre du feu roi, en même temps qu'on dressa le projet; ce tableau existe avec l'ancien projet entre les mains de Sa Majesté.

PORTS DE RASSEMBLEMENT

1re division	2e division	3e division	4e division
Dunkerque. Calais. Boulogne.	Dieppe. Le Havre.	Honfleur. Cherbourg.	Saint-Malo. Morlaix.

NOMBRE DES BATIMENTS DE TRANSPORT DANS CHAQUE PORT DE RASSEMBLEMENT

Dunkerque.	60	Dieppe.	100	Honfleur.	50	Saint-Malo.	100
Calais.	40	Le Havre.	100	Cherbourg.	60	Morlaix.	50
Boulogne.	30						
	130		200		110		150

Nota. — On a estimé le port de chaque bâtiment de transport à 150 tonneaux l'un portant l'autre.

LES BATIMENTS DE TRANSPORT

TROISIÈME DIVISION	QUATRIÈME DIVISION
Honfleur. 50, Cherbourg. 60 } 110 bâtiments.	Saint-Malo. 100, Morlaix. 50 } 150 bâtiments.
95 bâtiments porteront 14 bataillons, 9 100 h. 1 régiment de dragons, 500 h.	135 bâtiments porteront 24 bataillons, 15 600 h. 2 régiments de dragons et 500 chevaux, 1 000 h.
Les 15 bâtiments restants serviront pour l'artillerie, les vivres, les hôpitaux et les équipages.	Les 15 bâtiments restants seront pour l'artillerie, les vivres, les hôpitaux.

parties du projet auxquelles l'auteur tient le plus. Louis XIV, pendant les deux années de triomphe où il eut l'empire de la mer, eut de grosses flottes et les tint ensemble; si des officiers de la marine française sont opposés à la combinaison des grandes armées navales, c'est qu'ils ont le désir d'obtenir un commandement particulier et d'agir isolément. A cet égard, les idées de Broglie avaient évolué depuis le premier projet; car il parlait alors de deux escadres : l'une à Brest, l'autre à Rochefort [1], qui devaient d'ailleurs se réunir pendant quelque temps.

Le corps expéditionnaire, de soixante mille hommes, formera quatre divisions, qui s'embarqueront : la première à Dunkerque, Calais, Boulogne; la deuxième à Dieppe, au Havre; la troisième à Honfleur, Cherbourg; la quatrième à Saint-Malo, Morlaix.

Les bâtiments de transport, en nombre déterminé pour chacun des neuf ports, sont au nombre total de cinq cent quatre-vingt-dix, d'un tonnage moyen de cent cinquante tonnes.

Pour les lieux de débarquement, ce sont toujours les mêmes. Dès que l'escadre de Brest est venue s'établir par le travers du canal de Portsmouth, après avoir battu l'escadre anglaise, les quatre divisions de transport mettent à la voile et débarquent dans le Sussex, à Rye, Winchelsey, Hastings, Pevensey. Ces points réunissent tous les avantages qu'on peut désirer : proximité de la France,

1. Ces deux escadres figurent dans un tableau qu'on n'a pas reproduit et qui appartient à la première rédaction; les ports de rassemblement et la répartition des forces de terre y sont d'ailleurs indiqués comme dans le Tableau II. — On n'a pas reproduit non plus un tableau intitulé « Récapitulation » et accompagné d' « Observations »; il répète à peu près le Tableau I, sauf quelques modifications dans les chiffres de vaisseaux et d'hommes se rapportant aux opérations secondaires.

facilité du débarquement, facilité de la marche sur Londres, où l'on arrivera en huit étapes. Ainsi l'ennemi sera abattu d'un seul coup, et la guerre terminée dans une campagne de quelques semaines.

Aux considérations très intéressantes par lesquelles Broglie termine son mémoire, empruntons encore quelques mots; pour apprendre à Louis XVI comment on prépare une victoire, il lui rappelle l'exemple de Louis XIV. « Dans ces beaux jours, dit-il, c'était par la sage prévoyance de M. de Louvois, — ajoutons : de Colbert et de Seignelay, — c'était par cette abondance de moyens bien préparés en tout genre et en tout temps que nous prévenions toujours nos ennemis. Les armées françaises avaient alors cet avantage sur toutes les armées étrangères. Nous l'avons perdu, nos voisins ne l'ont pas laissé échapper.... »

Après avoir adressé ces documents au roi et d'autres encore, Broglie put croire que le jour de l'exécution était enfin venu, car on parlait de réunir un corps d'expédition de soixante mille hommes et de faire concourir les forces navales de la France et de l'Espagne à la grande opération. Mais il n'entre pas dans le cadre de ce livre d'exposer des faits de politique et de guerre qui appartiennent au règne de Louis XVI.

Il avait été cruel au comte de Broglie, qui comptait être le chef d'état-major de l'expédition d'Angleterre, d'être comme exilé en Lorraine avec le gouvernement des Trois-Évêchés, quand on commença à exécuter ses plans; il lui fut plus cruel de voir qu'une fois encore on n'avait fait qu'un simulacre. Le dessein qui avait été depuis quinze ans sa pensée constante, qu'il avait conçu, préparé, retouché de manière à le porter à son point de perfection, ce dessein patriotique n'était donc qu'un rêve qui ne se réaliserait jamais ! De tous les déboires qui abreuvèrent la vie de ce

grand Français, dont le génie fut enfoui dans des besognes secrètes et stériles, y en eut-il de plus amer ? Il mourut peu après, en 1781, à soixante-deux ans. Que n'aurait pas pu faire cet homme « de fer et de feu », si Louis XV, qui connaissait mieux que personne ses capacités exceptionnelles, l'avait appelé à sa vraie place, aux Affaires étrangères ou à la Marine ?

L'histoire de la marine militaire du règne de Louis XV a de cruelles tristesses ; elle offre aussi bien des noms et des faits chers à notre patriotisme. Le lecteur jugera peut-être que ces pages, trop peu connues, méritaient d'être mises en lumière ; pour le comte de Broglie en particulier, c'est réparer en partie l'injustice de l'histoire maritime à son égard que de faire connaître son projet à tous ceux qui aiment la France et sa marine.

Quand on revit les heures douloureuses que notre marine a trop souvent vécues de 1715 à 1774, on pense au mot de Thiers : « Qui dit marine dit temps, patience, volonté. » Le temps n'avait pas manqué au long règne de Louis XV. La patience n'avait pas manqué à tous ceux, ministres ou officiers, qui voulurent tirer la marine de sa léthargie. Ce qui avait manqué, c'était la volonté de celui que sa naissance plaçait au gouvernail. Combien elle était vraie, la lettre que Bernis adressait au début de la guerre de Sept ans à son futur successeur ! Elle fait toucher du doigt le mal dont notre marine et la France elle-même faillirent mourir.

«... J'ai parlé avec la plus grande force à Dieu et à ses saints ; on ouvre de grands yeux tristes, et tout est dit. Il me semble être le ministre des affaires étrangères des limbes — un mot qu'on pourrait appliquer à Broglie. — Voyez, mon cher comte, si vous pouvez plus que moi exci-

ter le principe de vie qui s'éteint chez nous. L'indiscipline est partout, personne n'est obéi, on demande à Belle-Isle et à Duverney des mémoires et des plans qui ne sont pas suivis. L'apathie est complète. Il n'y a pas d'exemple qu'on joue si gros jeu avec la même indifférence qu'on jouerait une partie de quadrille. Dieu veuille nous envoyer une volonté quelconque ou quelqu'un qui en ait pour nous ! »

APPENDICE

ABRÉVIATIONS EMPLOYÉES DANS L'APPENDICE

B	Brigadier ès armées.
C	Capitaine de vaisseau.
CA	Capitaine d'artillerie.
CB	Capitaine de brûlot.
CC	Capitaine commandant.
CE	Chef d'escadre.
CF	Capitaine de frégate.
CG	Commissaire général d'artillerie.
CM	Chevalier de Malte.
CP	Capitaine de port.
CPN	Capitaine de pavillon.
CS	Commandant en second.
E	Enseigne de vaisseau.
EG	Enseigne des gardes-marine.
G	Garde-marine.
GE	Garde de l'étendard.
L	Lieutenant de vaisseau.
LA	Lieutenant d'artillerie.
LC	Lieutenant commandant.
LF	Lieutenant de frégate.
LG	Lieutenant général.
LGM	Lieutenant des gardes-marine.
LGP	Lieutenant des gardes du pavillon.
LP	Lieutenant de port.
M	Major.
R	Retiré.
RC	Retiré avec les provisions de capitaine de vaisseau.
RCE	Retiré avec les provisions de chef d'escadre.
RLG	Retiré avec les provisions de lieutenant général.
VA	Vice-amiral.
c	Canons.
h	Hommes.
t	Tonneaux.
†	Mort.

I

TABLE DES DIFFÉRENTES FONCTIONS DES OFFICIERS MARINIERS, MATELOTS ET SOLDATS DANS TOUTES SORTES DE CAS. — A BORD DU *NEPTUNE*, 1734 [1].

« M. de L'Étanduère, capitaine de pavillon, et le comte Du Bois de La Motte, mon lieutenant en pied, ont travaillé à dresser une table qui règle avec tant d'ordre les différentes fonctions des officiers mariniers, matelots et soldats dans toutes sortes de cas que, la jugeant nécessaire et instructive pour les officiers majors, je l'ai fait imprimer et je compte avoir l'honneur de vous en envoyer un exemplaire, aussitôt que cette table aura été remplie de tous les noms de l'équipage du *Neptune* [2]. » Du Guay-Trouin au ministre, 11 juin 1734.

DISPOSITION POUR APPAREILLER [3]

Sur la dunette	2 officiers mariniers 2 pilotes extraordinaires 18 matelots	22 h.

1. Ci-dessus, p. 113. — A. M., B[4] 42, fol. 40-108.

2. On peut rapprocher de cette Table des tables analogues dressées pour l'escadre de La Galissonnière (22 juin 1756) : Disposition de combat pour le vaisseau le *Foudroyant*, 80 c., 805 h. employés; pour des vaisseaux de 74 c., 668 h., 64 c., 512 h., 50 c., 397 h. A. M., B[4] 70, fol. 190-193.

3. Ces tables donnent, en outre, le nom, la paie et les fonctions particulières de chaque officier marinier et matelot.

Sur le gaillard d'arrière	14 officiers mariniers 49 matelots		63 h.
A la coursive	14 officiers mariniers 32 matelots 20 soldats pour la garde	46 h.	66 h.
Sur le gaillard d'avant	4 officiers mariniers 42 matelots		46 h.
Au grand cabestan, en bas	14 officiers mariniers 24 matelots 50 soldats	38 h.	88 h.
Au grand cabestan, en haut	13 officiers mariniers 22 matelots 50 soldats	35 h.	85 h.
A tenir dessous à la tournevire Et pour faire passer la tournevire en avant	17 h. 3 h. (et 5 mousses)		20 h.
A la fosse aux câbles	2 officiers mariniers 29 matelots		31 h.
A prendre les garcettes sur le câble	2 officiers mariniers 20 matelots		22 h.
Dans les hunes	à la hune d'artimon à la grande hune à la hune de misaine	4 10 10	24 h.
Aux bossoirs, pour parer et crocher le capon, crocher la caponière, pour traverser l'ancre, faire hisser la bouée, et à toute la fonction des bossemans	2 bossemans 4 matelots		6 h.
			473 h.

DISPOSITION POUR LES QUARTS

	Quart de bâbord		Quart de tribord		Total
Sur la dunette	16	off. mar. et mat.	16	off. mar. et mat.	32
Sur le gaillard d'arrière	64	—	64	—	128
A la coursive	45	—	45	—	90
Sur le gaillard d'avant	70	—	70	—	140
	195		195		390
	60 soldats		60 soldats		120
Total des gens employés sur les quarts					510
Gens exempts de quarts, à cause de leurs emplois particuliers					92
					602

DISPOSITION POUR LE COMBAT

A la 1re batterie	3 gardes du pavillon 2 maîtres canonniers 4 h. pour le passage des poudres 182 h. à 13 c., 14 h. par c. de 36	191 h.
A la 2e batterie	3 gardes du pavillon 1 maître canonnier 2 h. pour le passage des poudres 140 h. à 14 c., 10 h. par c. de 18	146 h.
A la 3e batterie	1 second canonnier 40 h. à 8 c., 5 h. par c. de 8	41 h.
A la manœuvre	11 à la dunette 22 au gaillard d'arrière 21 à la coursive 25 au gaillard d'avant	79 h.
A la mousqueterie	28 à la dunette 30 au gaillard d'arrière 12 à la coursive 30 au gaillard d'avant	100 h.

A fond de cale	7 dans la soute à poudre derrière 6 dans le couloir des soutes 10 à la cale au vin 12 à la cale à l'eau 6 à la fosse au lion 4 à la soute aux poudres d'avant	45 h.
		602 h.

NOMBRE D'HOMMES POUR L'ABORDAGE

De la 1re batterie	. . . .		27 h.
De la 2e batterie	. . . .		28 h.
De la 3e batterie	des 3 c. du gaillard d'avant des 5 c. du gaillard d'arrière		8 h.
De la manœuvre	de la dunette du gaillard d'arrière de la coursive du gaillard d'avant	3 9 7 9	28 h.
De la mousqueterie	de la dunette du gaillard d'arrière de la coursive du gaillard d'avant	14 12 5 14	45 h.
			136 h.

RÉCAPITULATION DES FONCTIONS

Uniquement pour suivre les officiers et exécuter leurs ordres, armés, savoir, les soldats de leurs armes, les autres de sabres, haches d'armes, plusieurs avec des pistolets 109

Pour faire ouverture sur les gaillards du vaisseau ennemi, afin d'y pouvoir jeter des grenades, armés de haches de charpentiers et de sabres. 7

Pour se glisser le long des percintes du vaisseau ennemi et couper les itagues des sabords, afin que, si on vient à le déborder, il ne les puisse ouvrir facilement, armés, id.. 3

Pour jeter des grenades dans les ouvertures faites sur les gaillards du vaisseau ennemi, équipés de gibernes, dans lesquelles il y a deux grenades, et de leurs armes. (Ils peuvent en outre mettre une grenade dans leur poche, si on le juge à propos.) 17

136

Il y a de plus 14 grenadiers nommés pour jeter des grenades dans le vaisseau ennemi sans sauter à bord, destinés aussi à y faire passer un plus grand nombre d'armes, de gargoussiers, de grenades, et à y sauter à l'abordage, en cas qu'on fasse un second détachement.

[Une dernière table est intitulée : Disposition des armes de rechange pour le combat.]

II

ESCADRE DE LA LUZERNE [1]

Neuf vaisseaux :

Le *Fleuron*	60 c.	LG. : comte de La Luzerne [2].
		CPN. : Bart [3].
Le *Conquérant*	70	CE. : chevalier de Luynes [4].
		CS. : d'Orves Martini [5].
Le *Saint-Louis*	62	CC. : Rochambeau [6].
Le *Toulouse*	60	CC. : de Montlaur [7].
Le *Mercure*	56	CC. : chevalier de Gouyon [8].
L'*Heureux*	60	CC. : marquis d'Antin [9].
Le *Triton*	60	CC. : Radouay [10].
Le *Tigre*	56	CC. : chevalier de Piosin [11].

Cinq frégates :

Le *Griffon*	46	CC. : Nesmond [12].
La *Gloire*	46	CC. : Fouilleuse [13].
L'*Argonaute*	44	CC. : Fercourt [14].
L'*Astrée*	30	CC. : de La Jaille [15].
La *Méduse*	16	LC. : Périer de Salvert [16].

1. Ci-dessus, p. 115. — A. M., B⁴ 41.

2. Briqueville, comte, puis marquis de La Luzerne. Originaire de Normandie. G., 15 janv. 1680; E., 27 avr. 1681; L., 1er janv. 1682; C., 1er janv. 1689; CE., 5 août 1715; LG., 1er mars 1727; VA. du Ponant, 2 mai 1741; † 29 janv. 1746, Paris. C¹ 161.

3. François-Cornil Bart, fils du fameux Jean Bart, mort chef d'escadre; de Dunkerque. G., 1er janv. 1692; C., 25 nov. 1712; com-

mandant la marine à Dunkerque, 28 juil. 1731; CE., 1er mai 1741; LG., 7 févr. 1750; VA., 1er sept. 1752; † 22 avr. 1755. C[1] 166.

4. Charles-Hercule d'Albert, chevalier de Luynes. G., 23 avr. 1688; E., 1er janv. 1689; L., 1er juil. 1690; C., 1er janv. 1693; commandant des gardes du pavillon, 6 mai 1716; chargé du Bureau des cartes et plans, 20 janv. 1720; CE., 18 mai 1722; † 30 janv. 1734, Paris. C[1] 161.

5. De Provence. « Bon officier qui a bien servi. » G., 22 nov. 1689; C., 17 mars 1727; CE. et commandant de la marine à Toulon, 1er janv. 1745; LG., 17 mai 1751; † 21 déc. 1751. C[1] 166.

6. César-Gabriel de Vimeur, seigneur de Vendôme Rochambeau. G., 15 mars 1689; E., 1er janv. 1692; CB., 1er janv. 1703; CF., 1er janv. 1705; C., 3 sept. 1712; CE., 1er mai 1741; R. et exilé, 2 déc. 1744; † 28 août 1749, Vendôme. C[1] 161.

7. De Languedoc. G., 24 mai 1685; E., 1er avr. 1690; L., 1er janv. 1703; CF., 25 janv. 1712; C., 17 mars 1727; † 5 sept. 1736, Toulon. C[1] 161.

8. Jean, chevalier de Gouyon Beaufort (seize officiers du nom de Gouyon); de Normandie. G., 1er janv. 1690; E., 1er janv. 1692; L., 1er janv. 1703; CF., 13 avr. 1707; C., 25 janv. 1712; † 8 févr. 1734, Brest. C[1] 161.

9. Antoine-François de Pardaillan de Gondrin, marquis d'Antin; de Paris. G., 27 janv. 1727; E., 5 avr. 1728; L., 1er avr. 1729; C. et VA. du Ponant en survivance, 21 avr. 1731; CE., 21 avr. 1735; LG., 24 avr. 1738; VA. en pied, 28 déc. 1737; † 24 avr. 1741, Brest. C[1] 161.

10. Renault de Radouay. G., 8 févr. 1689; E., 1er janv. 1692; L., 1er janv. 1696; CF., 1er janv. 1703; C., 12 janv. 1706; CE., 23 août 1738; † commandant le *Bourbon*, 3 janv. 1740, Brest. C[1] 161.

11. De Provence. CM. « Bon officier général, ayant très bien servi. » G., 1er déc. 1689; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; commandant la marine en second à Toulon, 1er nov. 1746; † 3 avr. 1751. C[1] 166.

12. Brie, chevalier de Nesmond, fils du marquis de Nesmond, mort lieutenant général de la marine à la Havane en 1702; de Bordeaux. G., 1er janv. 1690; C., 17 août 1727; CE., 1er janv. 1745; † 23 avr. 1751. C[1] 166.

13. Charles de Fouilleuse. G., 20 déc. 1687; L., 1er nov. 1705; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; † 8 mars 1750, Brest. C[1] 161.

14. Nicolas Perrot de Fercourt; de Paris. G., 17 avr. 1685; L., 1er janv. 1692; C., 25 janv. 1712; CE., 24 janv. 1742; † 12 oct. 1744, Brest. C[1] 161.

15. G., 31 juil. 1689; L., 23 avr. 1708; C., 17 mars 1727; † 5 févr. 1741, Brest. C[1] 161.

16. Fils du feu capitaine de port de Dunkerque; frère de Périer l'aîné; « bon officier, sachant bien son métier. » Volontaire sur les

vaisseaux du roi, 1702; G., 10 mai 1705; E., 16 août 1721; L., 1er avr. 1730; C., 1er mai 1741; CE., 1er sept. 1752; inspecteur du Dépôt des cartes et plans, 14 nov. 1756; † 7 avr. 1757, Versailles. C[1] 161, 166.

III

ESCADRE DE DE COURT[1]

Seize vaisseaux :

Le *Terrible*	74 c.	LG. : de Court La Bruyère[2]. CPN. : La Jonquière de La Pommarède[3].
L'*Espérance*	74	CE. : Gabaret le jeune[4]. CC. : d'Héricourt[5].
Le *Ferme*	74	CC. : Narbonne de Sorgues[6].
Le *Duc d'Orléans*	74	CC. : d'Orves Martini.
Le *Saint-Esprit*	74	CC. : chevalier de Piosin.
Le *Borée*	64	CC. : comte Marquèze de La Garde[7].
Le *Trident*	64	CC. : chevalier de Caylus[8].
Le *Solide*	64	CC. : commandeur de Châteauneuf Thomas[9].
Le *Sérieux*	64	CC. : de Cheylus[10].
L'*Eole*	64	CC. : chevalier d'Albert[11].
Le *Toulouse*	64	CC. : d'Astour[12].
L'*Heureux*	64	CC. : Gravier[13].
Le *Diamant*	50	CC. : Massiac[14].
L'*Aquilon*	50	CC. : Du Quesne[15].
Le *Tigre*	50	CC. : Saurin baron de Murat[16].
L'*Alcyon*	50	CC. : Mandelot de Laucez[17].

Quatre frégates :

Le *Zéphyr*	30	CC. : chevalier de Glandevez[18].

L'*Atalante*	30 c.	CC. : de La Clue Sabran [19].
La *Volage*	30	CC. : chevalier de Bauffremont [20].
La *Flore*	30	LC. : Bompar [21].

Trois brûlots, une flûte servant d'hôpital, deux tartanes.

1. Ci-dessus, p. 141. — A. M., B[4] 56. Cf. Brun : *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon,* I, p. 298.

2. Claude-Élisée de Court La Bruyère ; de Bourgogne. A été gouverneur de M. le duc d'Orléans, régent. Né le 15 févr. 1666. G., 8 janv. 1684; L., 1[er] janv. 1689; C., 1[er] sept. 1695; CE., 5 août 1715; LG., 27 mars 1728; VA., 7 févr. 1750; † 19 août 1752, Gournay. C[1] 165, 166, C[7].

3. De Languedoc. « Est un des bons officiers généraux du roi. Officier fort à son aise et de très grande taille. » G., 1[er] sept. 1697 ; E., 1[er] janv. 1703; CB., 25 févr. 1712; L., 7 févr. 1720; C., 1[er] oct. 1731 ; gouverneur général du Canada, CE., 1[er] mars 1746; prisonnier, 1747-48; au Canada, 1749-52; † 17 mars 1752, Québec. C[1] 165, 166, C[7].

4. Second fils de Louis Gabaret, capitaine de vaisseau, tué à Tabago, 3 mars 1677. G., 22 févr. 1688; E., 1[er] janv. 1692; CB., 1[er] janv. 1703; C., 1[er] nov. 1705; CE., 1[er] oct. 1736; † 21 juin 1744, Toulon. Quinze officiers du nom de Gabaret. C[1] 161.

5. G., 16 mars 1692; E., 12 nov. 1706; L., 17 mars 1727; C., 1[er] avr. 1738; † 9 juil. 1753, Toulon. C[1] 161.

6. G., 21 déc. 1683; E., 10 janv. 1687; L., 1[er] janv. 1692; CF., 13 févr. 1709; C., 17 mars 1727; R., 1[er] janv. 1745; † 6 févr. 1745, Toulon. C[1] 161.

7. Sicilien. G., 2 févr. 1689; E., 1[er] janv. 1696; L., 1[er] nov. 1705 ; C., 17 mars 1727; † 28 sept. 1744, Toulon. Neuf officiers du nom de Marquèze. C[1] 161.

8. Puis marquis de Caylus de Pardaillan, quand il eut quitté l'ordre de Malte. Colonel d'infanterie; C., 10 mars 1727; gouverneur général des îles du Vent, 1[er] mai 1745; CE., 1[er] mars 1746; † 12 mai 1750, la Martinique. C[1] 166.

9. Treize de ce nom dans la marine et les galères. CM. G., 12 mars 1703; C., 24 sept. 1728; CE., 1[er] avr. 1748; † 26 oct. 1759. C[1] 166.

10. De Paris. G., 11 févr. 1691; L., 15 avr. 1704; C., 1[er] oct. 1731; † 1[er] nov. 1744, Toulon. C[1] 161.

11. Antoine, chevalier, puis marquis d'Albert Du Chesne; en 1746, il quitta l'ordre de Malte pour se marier. G., 20 mars 1703; E., 27 sept. 1707 ; L., 17 mars 1727; C., 1[er] oct. 1731; chargé du Dépôt des cartes et plans et journaux à Paris, 10 mars 1734; CE , déc. 1747; mort d'apoplexie, 9 févr. 1751, Paris. C[1] 161, C[7].

12. G., 21 mars 1699; E., 1er janv. 1703; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; CG., 17 févr. 1750; R., 1er févr. 1753. C[1] 161.

13. G., 1er févr. 1692; E., 1er janv. 1703; L., 25 nov. 1712; CP., 1er mai 1732; C., 1er déc. 1735; CG., 17 févr. 1750; R., 25 juil. 1754. C[1] 161.

14. Claude-Louis, marquis de Massiac. « Fils d'un ingénieur de Brest; a beaucoup gagné dans les armements qu'il a faits pour la compagnie [des Indes] et même pour le roi; bon officier. » G., 28 avr. 1704; C., 1er avr. 1738; CE , 17 mai 1751; LG., 1er oct. 1756; secrétaire d'État, 1er juin 1758; VA., 4 nov. 1764; † 15 août 1770, Paris. C[1] 166.

15. Louis-Marie Du Quesne-Monnier, petit-neveu du grand Du Quesne; second fils d'Abraham Du Quesne-Monnier, chef d'escadre, commandant au port de Toulon, mort à Toulon le 17 nov. 1726. Né en 1693; G., 8 avr. 1709; E., 25 nov. 1712; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; † 8 nov. 1747, Toulon. C[1] 161; Jal, *Abraham Du Quesne*, t. II, p. 575.

16. De Languedoc. « Bon et brave officier. » G., 16 févr. 1692; E., 1er févr. 1704; C., 1er avr. 1738; † 16 mai 1754. C[1] 166.

17. De Bourgogne. « Bon officier et qui a bien servi. » G., 10 mars 1692; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; † 27 févr. 1758. C[1] 166.

18. De Provence. CM. Plus tard, commandeur de Glandevez. Six de ce nom dans la marine et les galères. G., 16 sept. 1702; E., 25 nov. 1712; C., 1er avr. 1741; CE., 1er sept. 1752; commandant la marine à Toulon, 8 janv. 1754; RLG., 16 sept. 1764. C[1] 166.

19. De Provence. Avait été fort protégé par le comte de Toulouse. G., 25 avr. 1715; E., 17 mars 1727; L., 15 mars 1734; C., 1er janv. 1742; CE , 25 sept. 1755; commandant la marine à Toulon, 1758; RLG., 1er avr. 1764. C[1] 165, 166, C[7].

20. Chevalier de Bauffremont, prince de Listenois. CM. Il quitta l'ordre pour se marier. G., 19 avr. 1731; L., 1er juil. 1735; C., 1er juin 1742; CE., 25 sept. 1755; LG., 1er oct. 1764; VA. du Levant, 6 févr. 1777; † 13 nov. 1781. C[1] 166.

21. De Provence. G., 8 mai 1713; L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1746; gouverneur général des îles du Vent, 25 mai 1750; CE., 1er janv. 1757; commandant la marine à Toulon, 15 févr. 1762; LG., 1er oct. 1764. C[1] 166.

IV

ESCADRE DE LA JONQUIÈRE[1]

Trois vaisseaux, deux frégates :

Le *Sérieux*	64 c.	CE. : La Jonquière de La Pommarède.
		CC. : comte d'Aubigny[2].
		CS. : Isaac Chadeau de La Clocheterie[3].
		L. : Odon des Gouttes[4], de Bréda[5], Froger de La Rigaudière[6].
Le *Diamant*	56	CC. : Hocquart de Blincourt[7].
		CS. : La Villéon[8].
		L. : chevalier de Parcevaux[9], Trédern Du Dresnec[10].
La *Gloire*	46	LC. : chevalier de Saliès[11].
L'*Émeraude*	24	LC. : La Jonquière Taffanel[12].
Le *Rubis*	26	LC. : Mac-Carthy[13].

1. Ci-dessus, p. 168. — A. M., B[4] 61.

2. Fils d'un enseigne, neveu du chef d'escadre Gabaret. G., 14 avr. 1713; L., 1[er] avr. 1738; C., 1[er] janv. 1746; CE., 1[er] janv. 1757; LG., 1[er] oct. 1764; VA., 16 févr. 1780; † 25 mars 1781, Rochefort. C[1] 166.

3. De Rochefort. Fils d'un capitaine de brûlot, petit-fils d'un capitaine de vaisseau, père du héros de la *Belle Poule*. G., 30 juil. 1713; L., 1[er] mai 1741; tué sur le *Sérieux*, 14 mai 1747. Sa veuve, Catherine Daniaud, obtint des lettres de noblesse pour ses cinq enfants; en demandant cet honneur (janv. 1748), elle rappelait que trois Chadeau de La Clocheterie avaient servi de père en fils dans la marine

pendant plus de cent ans, et pendant quatre-vingt-onze années consécutives. C7.

4. Du Bourbonnais. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 11 mai 1722; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; † 12 janv. 1754. C1 166.

5. De Picardie ; né à Saint-Domingue. Fils d'un lieutenant de roi, mort à Saint-Domingue. « Fort à son aise. » G., 20 mars 1730; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756; R., 1er oct. 1760. C1 167.

6. De Marennes. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 3 avr. 1734 ; L., 1er janv. 1747 ; C., 1er sept. 1756; † 16 nov. 1756. C1 167.

7. Du Maine. Fils de l'intendant de Toulon, frère de l'intendant de Brest, du fermier général et du trésorier de l'artillerie. G., 12 mars 1717; E., 17 mars 1727; C., 1er janv. 1746; RCE., 1761; † avr. 1772. C1 166.

8. De Bretagne. G., 1er juil. 1716; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; † 21 févr. 1762. C1 166.

9. G., 18 oct. 1718; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; CE., 16 sept. 1764. C1 166.

10. De Bretagne. G., 25 févr. 1722; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754 ; R., 1762. C1 167.

11. G., 14 janv. 1721 ; E., 1er oct. 1731; tué sur la *Gloire*, 14 mai 1747. Désigné d'abord pour le commandement de l'*Émeraude*, il était passé, avec son état-major, au commandement de la *Gloire*. C1 161, C7.

12. Clément de Taffanel de La Jonquière, né aux Graisses, diocèse d'Albi, le 13 sept. 1706; neveu du chef d'escadre La Jonquière de La Pommarède. G., 27 juil. 1732; E., 1er avr. 1738; L., 1er janv. 1746; C., 19 déc. 1755; CE., 15 août 1771 ; LG., 1er juil. 1780. C1 167, C7.

Le second de l'*Émeraude*, Laccary, originaire de Languedoc, était neveu de Mme de La Jonquière, femme du chef d'escadre. G., 11 juin 1733; E., 1er mai 1741; L., 15 févr. 1752; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; directeur de l'arsenal de Rochefort, 1er déc. 1777; LG., 1er avr. 1781. C1 168.

13. D'origine irlandaise. CP. à Québec; LF., 1er avr. 1745; CB., 1er avr. 1748 ; L., 1er mars 1751; C., 17 avr. 1757; † 24 janv. 1765, Paris. C1 167.

V

ESCADRE DE L'ÉTANDUÈRE [1]

Huit vaisseaux, une frégate :

Le *Tonnant*	80 c.	750 h.	CE. : Des Herbiers de L'Étanduère [2].
			CS. : Du Chaffault [3].
			M. : Le Vassor de La Touche [4].
			L. : Bart [5], chevalier Fouquet [6], de Martel [7], d'Astorg d'Aubarède [8].
Le *Monarque*	74		CC. : La Bédoyère [9].
			CS. : Saint-André l'aîné [10].
			L. : Kerjankerjan l'aîné [11], chevalier Du Bos l'aîné [12].
Le *Terrible*	74	620	CC. : comte Du Guay [13].
			L. : de Guidy [14], Keremar de Boischateau [15].
L'*Intrépide*	74	620	CC. : Rigaud l'aîné comte de Vaudreuil [16].
			L. : La Girouardière [17], Beaulieu de Tivas [18], de Sades [19].
Le *Trident*	64		CC. : marquis d'Amblimont [20].
Le *Fougueux*	64		CC. : Du Vignau [21].
			CS. : Porter [22].
			L. : de Kersa Du Boisge-

		lin [23], vicomte de Roquefeuil [24].
Le *Neptune*	58 c. 580 h.	CC. : chevalier de Fromentière [25].
		L. : Kerlérec de Kervaségan [26], Lorgeril l'aîné [27].
Le *Severn*	50	CC. : Du Rouret de Saint-Estève [28].
		L. : Chiffrevas [29].
Le *Castor*	28	LC. : Orsonville [30].

1. Ci-dessus, p. 173. — A. M., B[4] 61.

2. Henri-François Des Herbiers, marquis de l'Étanduère, né à Angers en 1682, d'une ancienne famille du Poitou alliée aux Du Chaffault; fils d'un capitaine de vaisseau. « Un des bons officiers du roi, qui a toujours été très zélé et appliqué à son métier. » G., 8 juil. 1697; E., 1er janv. 1703; L., 1er nov. 1705; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; † 26 mars 1750. C[1] 165, 166.

3. D'Angoumois; deux fils et un frère au service. G., 12 juil. 1706; E., 17 mars 1727; L., 1er juil. 1735; C., 1er janv. 1745; † 8 mai 1753. C[1] 165, 166.

4. « Originaire de la Martinique. Bon et brave officier, sachant bien son métier, grand, bien fait et d'une belle figure, faisant honneur au service. A deux frères au service de la marine et des colonies, et son aîné retiré major à Saint-Domingue. » En déc. 1764 il a demandé à n'être employé sur les registres que sous le nom de La Touche. Page de Mgr l'Amiral; G., 19 avr. 1726; E., 10 juin 1734; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; commandant général des îles du Vent, 25 janv. 1760; CE., 15 août 1771; commandant de la marine à Rochefort, 1er juil. 1775; LG., 1er mars 1779; † 13 avr. 1781, Paris. C[1] 165, 166; C[7].

5. De Dunkerque; fils du lieutenant général et petit-fils du fameux Jean Bart. G., déc. 1722; L., 1er oct. 1741; C., 1er avr. 1748; gouverneur lieutenant général à Saint-Domingue, 1er oct. 1756; CE., 1er avr. 1764; † 1784. C[1] 166.

6. Petit-cousin de l'ancien surintendant des finances; il commandait la seconde batterie du *Tonnant*. G., 27 mai 1729; L., 1er janv. 1746; C., 23 mai 1754; CE., 15 août 1771; LG., 1er juil. 1780; † 10 févr. 1781, Brest. C[1] 167.

7. Du Poitou; né à Rochefort, fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service et neveu de deux commandeurs. G., 8 mai 1730; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; rayé des listes, 27 mars 1760. C[1] 167.

8. CM. G., 16 mai 1732; L., 1er janv. 1746; C., 14 nov. 1756; † 9 déc. 1757. C[1] 167.

9. Alexis Huchet de La Bédoyère. G., 1er oct. 1702; E., 24 juin 1709; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; tué sur le *Monarque*, 25 oct. 1747. C[1] 161.

10. De Rochefort; frère de Saint-André Du Verger; fils d'un capitaine de vaisseau mort au service. G., 17 avr. 1713; C., 1er janv. 1746. Les deux frères furent tués, le 20 nov. 1759, sur le *Formidable*, qui était commandé par le cadet. C[1] 166.

11. De Bretagne. G., 11 mars 1719; L., 1er mai 1741; R., 1754. C[1] 167.

12. De Bretagne. G., 15 août 1728; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; † 13 avr. 1758. C[1] 167.

13. Né à Saint-Malo, fils de l'intendant de Dunkerque. Page de la chambre du roi; G., 6 sept. 1707; E., 23 juil. 1710; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; commandant des gardes-marine, 26 mai 1747; CE., 17 mai 1751; commandant la marine à Brest, 5 janv. 1752; LG., 17 avr. 1757; † 9 sept. 1760. C[1] 165, 166.

14. De Toulon; fils d'un enseigne de vaisseau mort au service. G., 12 mars 1717; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

15. De Bretagne. G., 17 févr. 1732; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; R., 26 avr. 1767. C[1] 167.

16. « Né en Canada; fils du capitaine de vaisseau et gouverneur général de Canada, homme de bien et de vertu, qui a eu le malheur de perdre en 1729 la flûte l'*Éléphant*, qu'il commandait, dans le fleuve Saint-Laurent.... Ils sont quatre frères, dont trois servent dans la marine ou aux colonies, et l'autre est major des gardes-françaises. » Expectative d'enseigne en Canada, 8 mai 1695; L., 28 juin 1713; C., 1er avr. 1738; CE., 1er avr. 1748; LG., 25 août 1753; † 27 nov. 1763, Tours. C[1] 165, 166.

Le commandant de l'*Intrépide* avait à son bord son fils aîné, Rigaud, marquis de Vaudreuil, né à Rochefort. G., 24 mars 1740; E., 1er janv. 1746; L., 23 mai 1754; CF., 1er oct. 1764; C., 27 nov. 1765; CE., 1er juil. 1779; LG., 14 août 1782. C[1] 168.

Son second fils, Rigaud, comte de Vaudreuil, né à Rochefort, était embarqué en 1747, comme enseigne, sur l'*Émeraude*, de La Jonquière Taffanel (Appendice IV). G., 30 mars 1743; E., 1er janv. 1746; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771 ; directeur général du port de Rochefort, 1er juil. 1781; CE., 12 janv. 1782. C[1] 169.

17. G., 1er mars 1713; E., 17 mars 1727; L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1746; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

18. « Originaire de Chartres; descendant du sieur Tivas, capitaine de vaisseau, surnommé le Brave; allié à M. le duc de Sully. Il y a huit officiers de ce nom dans la marine. » G., 31 août 1716 ; L., 1er janv. 1742; C., 23 mai 1754; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

19. De Provence; fils d'un enseigne de vaisseau. G., 2 avr. 1730; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; CE., 9 nov. 1776; † 18 sept. 1780, à la mer, à bord du *Triomphant* (escadre de Guichen). C[1] 167.

20. « Claude Fuschamberg, dit Renard, marquis d'Amblimont, originaire de Saxe, établi depuis en Champagne, né à Paris.... Habile officier, sachant son métier et la manœuvre des vaisseaux, et fort riche. Fils d'un ancien chef d'escadre et gouverneur général aux Iles, qui a rendu des services signalés. » G., 1705; C., 1er avr. 1738; CE., 1er janv. 1754; † 30 oct. 1772. C[1] 166.

21. Du Béarn; fils d'un capitaine de frégate mort au service. G., 3 févr. 1715; C., 1er janv. 1746; † 18 sept. 1755. C[1] 166.

22. « Originaire irlandais. Né à Saint-Malo. Très bon officier. Bon gentilhomme. A du bien pour soutenir son état avec décence. » G., 21 mars 1715; L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1747; † 1er avr. 1756. C[1] 166.

23. De Bretagne. G., 8 mars 1719; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; † 5 mars 1762. C[1] 167.

24. Né à Brest. Fils cadet du lieutenant général, mort le 8 mars 1744. G., 6 nov. 1733; L., 1er janv. 1746; C., 1er oct. 1754; CE., 15 août 1771. C[1] 167.

Le fils aîné du lieutenant général, né à Brest, était comte de Roquefeuil. G., 1er mai 1727; L., 1er mai 1741; C., 1er janv. 1746; CE., 1er janv. 1761; LG., 3 août 1766; VA., 1er janv. 1781; † 1er juil. 1782, Bourbonne-les-Bains. C[1] 166.

25. G., 16 avr. 1703; E., 7 juin 1707; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; tué sur le *Neptune*, 25 oct. 1747. C[1] 161.

26. De Quimper. G., 29 avr. 1720; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; gouverneur de la Louisiane, 1er avr. 1762; rayé des listes, 4 août 1769. C[1] 165, 166.

27. De Normandie. G., 1er sept. 1725; E., 18 févr. 1733; L., 10 oct. 1743; C., 23 mai 1754; R., 15 janv. 1762. C[1] 165, 167.

A la même bataille, prit part, comme enseigne, à bord du *Severn*, le chevalier de Lorgeril. Originaire de Normandie. G., 10 janv. 1734; E., 1er mai 1741; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; R., 11 août 1764. C[1] 168.

28. De Provence. G., 30 mai 1703; C., 1er janv. 1742; † 6 nov. 1753. C[1] 166.

29. De Normandie. G., 14 mai 1727; L., 10 oct. 1743; C., 23 mai 1754; péri sur le *Superbe*, 20 nov. 1759. C[1] 167.

30. De Normandie; fils d'un lieutenant de vaisseau, mort en 1715. (On trouve aussi le nom du commandant du *Castor* écrit : d'Essonville.) G., 22 avr. 1713; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; † 26 juin 1758. C[1] 166.

VI

MARINES DE FRANCE ET D'ANGLETERRE
VAISSEAUX EXISTANT ET EN CONSTRUCTION
AU 1er JANVIER 1751[1]

		Nombre de vaisseaux	
		En France :	En Angleterre
A.	Il y avait en janvier 1740 . .	41	120
B.	Il en a été construit depuis 1740 jusques et y compris 1750	46	94
	Prises incorporées dans la marine	1	12
		88	226
C.	Vaisseaux devenus hors de service, pris ou péris . . .	50	110
D.	Nombre de vaisseaux au 1er janvier 1751	38	116
E.	Vaisseaux en construction. .	22	21
		60	137

1. Ci-dessus, p. 212. — Les chiffres donnés dans cet état sont expliqués dans un mémoire spécial qui est à la suite : A. M., B[3] 11. Le même carton contient des documents sur la comparaison des forces navales françaises, anglaises et espagnoles, à diverses dates, notamment, pour la France et l'Angleterre, aux années 1740 et 1750.

VII

L'*ALCIDE* ET LE *LYS* EN 1755 [1]

Alcide CC. : Hocquart de Blincourt.
CS. : chevalier de Parcevaux.
L. : bailli Desnos Champmeslin [2], Folligny [3], de Courserac [4], marquis de Gras Préville [5].

Lys CC. : Lorgeril l'aîné.
L. : de Bremoy [6], chevalier de Lorgeril, Du Rosel de Beaumanoir [7], de Thoranc [8].

1. Ci-dessus, p. 238.

2. Petit-fils du chef d'escadre et vice-roi à l'Amérique (p. 50); petit-neveu du comte de Champmeslin, lieutenant général ; fils du capitaine de vaisseau du *Fleuron* (p. 155), chef d'escadre ; neveu du lieutenant de vaisseau, mort en 1730 ; frère du comte Desnos Champmeslin, lieutenant de vaisseau du *Fleuron* [G., 1er janv. 1727 ; L., 1er mai 1741 ; C., 17 mai 1751 ; † 27 avr. 1754] ; frère du chevalier de Malte, mort enseigne de vaisseau. G., 15 déc. 1731 ; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756 ; CE., 9 nov. 1776 ; RLG., 1er nov. 1786. C[1] 166, 167.

3. De Coutances ; neveu du chef d'escadre. G., 15 mars 1730 ; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756 ; R., 16 sept. 1764. C[1] 167.

4. D'Angoulême. G., 16 déc. 1731 ; L., 1er janv. 1746 ; C, 15 mai 1756 ; † 17 nov. 1774, à sa campagne, près Saint-Jean-d'Angély. C[1] 167.

5. De Provence. GE., 20 avr. 1733 ; L., 23 mai 1754 ; RC., 16 sept. 1764. C[1] 168.

6. Né à Brest ; fils d'un lieutenant de vaisseau, mort au service. G., 4 avr. 1734 ; EG., 10 oct. 1743 ; LGM., 17 mai 1751 ; C., 17 avr. 1757 ; R., 14 mars 1776. C[1] 168.

7. De Bretagne. G., 7 avr. 1732; L., 17 mai 1752; C., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

8. De Toulon. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 27 nov. 1765; RCE., 19 oct. 1781. C[1] 168.

VIII

ESCADRE DE LA GALISSONNIÈRE[1]

Douze vaisseaux :

Le *Foudroyant* 1966 t.
80 c. 800 h. LG. : marquis de La Galissonnière[2].
CPN. : Froger de L'Éguille[3].
CS. : de Drée de La Serrée[4].
L. : de L'Isle Taulanne[5], La Guarigue Savigny[6], Castellane Saint-Jeurs[7], Faucher[8], chevalier de Forbin d'Oppède[9], chevalier de Fabry[10], La Poype de Vertrieux[11], Faudran de Taillade[12].

La *Couronne* 1360 t.
74 c. 680 h. CE., troisième commandant : de La Clue Sabran.
CS. : Cabanoux[13].
L. : de Saqui Destourès[14], Mandelot[15], marquis de Chateauneuf Thomas[16], chevalier de Tressanannes Brunet[17].

Le *Redoutable* 1583 t.
74 c. 680 h. CE., deuxième commandant :

commandeur de Glandevez.
CS. : chevalier de Marcouville[18].
L. : de Broves[19], chevalier d'Astorg d'Aubarède, de Raimondis Canaux[20], de Grasse Briançon l'aîné[21].

Le *Téméraire* 1580 t.
74 c. 660 h. CC. : de Beaumont Le Maître[22].
CS. : de Castillon[23].
L. : Cheylus, Ségur Cabanac[24], Castellane La Valette le cadet[25], de Blotfier[26].

Le *Guerrier* 1450 t.
74 c. 660 h. CC. : Villars de La Brosse[27]
CS. : de Motheux[28].
L. : Meyronnet Saint-Marc[29], Gravier l'aîné[30], Le Gendre d'Aviray[31], de Venel le jeune[32], La Comté Pigache[33].

Le *Lion* 1150 t.
64 c. 440 h. CC. : marquis de Saint-Aignan[34].
CS. : de Venel l'aîné[35].
L. : chevalier de Beaudouvin[36], de Moy[37], Monier de Fausse[38], de Grasse de Limermont[39].

Le *Sage* 1150 t.
64 c. 440 h. CC. : Du Revest[40].
CS. : Castillon cadet[41].
L. : chevalier d'Urre[42], chevalier de Castellane Majastres[43], chevalier d'Albert Saint-Hippolyte le cadet[44].

Le *Content* 1200 t.
64 c. 440 h. CC. : de Sabran Grammont[45].

CS. : comte de Grimaldi [46].
L. : chevalier de Beaucouse [47], Foucault [48], de Peirolles [49].

L'*Orphée* 1180 t.
64 c. 440 h. CC. : bailli de Raimond d'Eaux [50].
CS. : chevalier de Mirabeau [51].
L. : Boades de Montbrun [52], Castellane La Valette [53], d'Arbaud de Jouques [54], Massilian le cadet [55].

Le *Triton* 1242 t.
64 c. 440 h. CC. : Mercier [56].
CS. : Colbert de Turgis [57].
L. : Montcalm Saint-Véran [58], de Fabrègues l'aîné [59], de Dupignet Guelton [60], Le Baron de Faugères [61].

L'*Hippopotame* 1030 t.
50 c. 350 h. CC. : Rochemore La Devèze [62].
CS. : Nas de Tourris l'aîné [63].
L. : chevalier de Massilian l'aîné [64], Narbonne Pelet [65], comte de Barjeton Verelause [66].

Le *Fier* 1100 t.
50 c. 340 h. CC. : d'Erville [67].
CS. : de Gotho l'aîné [68].
L. : Barras de Saint-Laurent [69], Novarin l'aîné [70], marquis de La Valette [71].

Cinq frégates :

La *Junon* 780 t.
40 c. 300 h. CC. : Beaussier de La Chaulanne [72].
L. : Gaufridy [73], Saint-André Montméjan [74].

La *Rose* 290 t.
30 c. 240 h. CC. : Pastour de Costebelle [75].
L. : Taurin Dannat l'aîné [76], d'Ortigues l'aîné [77], chevalier de Tressanannes [78], Pontevès Maubousquet [79].

La *Gracieuse* 650 t.
24 c. 240 h. CC. : Marquisan [80].
L. : Mablan d'Ayminy [81], de Marin [82], Dandoque [83].

La *Topaze* 400 t.
24 c. 200 h. LC. : comte de Carné Marcein [84].

La *Nymphe* 450 t.
20 c. 180 h. LC. : de L'Isle Calian [85].
L. : de Goy Le Bègue [86].

Total des canons et des hommes d'équipage des douze vaisseaux de ligne et des cinq frégates partis de Toulon le 11 avril 1756 :

Canons :	934
Hommes d'équipage :	7530

Le convoi comprenait les bâtiments de transport suivants :

Pour les troupes (en outre, deux compagnies étaient embarquées sur chacun des vaisseaux, et cent volontaires sur chacune des frégates, sauf sur la *Nymphe*)	49	176
Pour l'artillerie	13	
Pour les poudres et effets d'artillerie	11	
Pour les chevaux	8	
Pour les vivres et effets des hôpitaux	37	
Pour les bœufs	47	
Pour les moutons	5	
Pour l'eau et le fourrage pour les bœufs et moutons	6	

Récapitulation :

Bâtiments de guerre	17	193 voiles.
Bâtiments de transport	176	

Aux dix-sept bâtiments de guerre partis de Toulon le 11 avril 1756 il faut ajouter deux vaisseaux et une frégate qui ne rejoignirent l'escadre que plus tard :

L'*Hector*, 74 c., 620 h. (N'a rejoint l'escadre que le 5 juillet.

CC. : de Vilarzel d'Hélie [87].

CS. : de Dannat Montmaur [88].

L. : Truguet [89], Saint-André Montméjan [90], chevalier de Tressemannes Chasteuil [91], baron de Glandevez Castellet [92].

L'*Achille*, 64 c., 620 h. (N'a rejoint l'escadre que le 2 juillet.)

CC. : de Pannat [93].

CS. : d'Agay [94].

L. : Jousselin de Marigny [95], chevalier de Taurin cadet [96], chevalier de Glandevez [97].

L'*Hirondelle*, 18 c., 100 h. (N'a rejoint l'escadre que le 30 avril.)

LC. : marquis de Chabert Cogolin [98].

L. : Beaussier [99].

1. Ci-dessus, p. 259. — A. M., B⁴ 70, fol. 34 : Liste générale des vaisseaux du roi et des bâtiments de transport pour l'expédition de l'île de Minorque. B⁴ 71 : Liste des officiers composant les états-majors des bâtiments de l'escadre aux ordres de M. le comte de La Galissonnière.

2. Roland-Michel Barin, comte ou marquis de La Galissonnière, fils d'un ancien lieutenant général de la marine; né à Rochefort le 10 nov. 1693; G., 1er nov. 1710; E., 25 nov. 1712; L., 7 mai 1726; C., 1er avr. 1738; commissaire général d'artillerie, 1er févr. 1745; commandant général au Canada, 1er mai 1747; préposé au Dépôt des plans, 1er janv. 1750; CE., 7 févr. 1750; LG., 25 sept. 1755; † 26 oct. 1756, Montereau. C¹ 165. (Le dossier du vainqueur de Byng manque actuellement aux Archives de la Marine.)

3. « De Marennes. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau qui a très bien servi. » G., 5 sept. 1722; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1752; CE., son rang à la promotion, 21 déc. 1757; CE., 1er janv. 1761; LG., 5 nov. 1766; † 5 sept. 1772. C¹ 166.

4. Cadet d'une maison de Bourgogne; neveu du chef d'escadre Digoine Du Palais, qui a commandé la marine à Brest. G., 27 déc. 1718; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; R., 24 mars 1761. C¹ 167.

5. G., 24 janv. 1732; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; RCE., 26 sept. 1777. C¹ 167.

6. De la Martinique. G., 1er juin 1732; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; RCE., 14 mars 1776. C[1] 167.

7. De Provence. Quatorze de ce nom dans la marine et les galères. G., 1er févr. 1733; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; B., 25 mars 1765; † 5 sept. 1766, Toulon. C[1] 167.

8. G., 26 mars 1734; LA., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; RLG., 27 août 1786. C[1] 168.

9. De Provence; dix de ce nom dans la marine ou les galères. CM. G., 1er mai 1738; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; R., 1er nov. 1786. C[1] 168.

10. Louis de Fabry de Fabrègues, dit le chevalier de Fabry, né à Aups (Provence), 25 août 1715. G., 17 mai 1734; aide-major, 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; directeur général de l'arsenal de Toulon, 1er déc. 1776; commandant la marine à Toulon, 17 nov 1781; LG., 12 janv. 1782. C[1] 168.

11. G., 13 juil. 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; B., 14 mars 1776; interdit, 22 janv.-2 déc. 1780; RCE., 1er mai 1781. C[1] 168.

12. GE., 15 août 1740; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771. C[1] 169.

13. De Provence. G., 13 avr. 1719; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; RCE., 16 sept. 1764. C[1] 166.

14. G., 7 août 1720; L., 1er mai 1741; C., 10 août 1756; B., 25 mars 1765; R., 22 févr. 1774. C[1] 167.

15. De Toulon; neveu de Mandelot de Laucez. G., 6 avr. 1729; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756. C[1] 167.

16. De Provence; neveu du commandeur et frère aîné du chevalier. G., 24 janv. 1732; L., 1er janv. 1746; C., 14 nov. 1756; R., 1er déc. 1761. C[1] 167, C[7].

17. Ou Tressemannes. C[1] 165. — CM. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; RC., 16 sept. 1764. C[1] 168.

18. De Normandie. G., 11 janv. 1715; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

19. Jean-Joseph de Rafélis, comte de Broves, né au château de Broves, près de Fréjus, le 8 juil. 1715; neveu du commandeur de Glandevez. G., 21 janv. 1730; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; CE., 15 nov. 1771; LG., 1er mars 1779; † 12 nov. 1782. C[1] 167.

20. De Provence. Six de ce nom dans la marine ou les galères. GE., 15 août 1740; L., 11 févr. 1756; R., 1er avr. 1764. C[1] 169.

21. D'Entrevaux (Provence); neveu de MM. de Glandevez. G., 5 mai 1738; L., 23 mai 1754; C., 27 nov. 1765; † 30 juil. 1772, Toulon. C[1] 168.

22. De Provence. Trois de ce nom dans la marine et les galères. G., 1er juin 1704; L., 1er juil. 1735; C., 1er janv. 1746; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

23. De Provence. Six de ce nom dans la marine ou les galères. G., 1er janv. 1720; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751. C[1] 166.

24. CM. GE., 13 févr. 1733; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; † 18 nov. 1758, Rochefort. C[1] 167.

25. De Provence. Quatorze de ce nom dans la marine ou les galères. G., 10 mai 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; B., 5 sept. 1766. C[1] 167.

26. G., 30 mai 1702; L., 17 mai 1742; C., 17 avr. 1757; B., 26 avr. 1767; R., 14 mars 1776. C[1] 168.

27. Né à Rochefort; fils d'un ancien lieutenant de vaisseau mort au service. G., 27 sept. 1718; LA., 1[er] mai 1741; CA., 1[er] janv. 1746; CG., 25 juil. 1754; B., 25 mars 1765; CE., 15 août 1771; † 19 juin 1776, Rochefort. C[1] 166.

28. De Provence. Fils d'un capitaine de vaisseau. G., 10 avr. 1714; L., 1[er] avr. 1738; C., 1[er] avr. 1748; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

29. G., 20 févr. 1733; LA., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; B., 18 août 1767; † 21 août 1773, Toulon. C[1] 168.

30. Fils aîné du capitaine de vaisseau et commissaire général d'artillerie; petit-fils d'un capitaine de vaisseau; neveu d'un commissaire général de la marine. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; RC., 16 sept. 1764. C[1] 168.

31. De Paris. G., 11 avr. 1737; L., 23 mai 1754; R., 1[er] févr. 1762. C[1] 168.

32. Frère de Venel l'aîné. G., 5 mai 1738; LA., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; R., 13 juil. 1776. C[1] 168.

33. De Valognes (Normandie). G., 11 juin 1733; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; R., 24 déc. 1764. C[1] 168.

34. Paul-Hippolyte de Beauvillier, marquis de La Ferté Saint-Aignan, fils du duc de Saint-Aignan, commandant la marine à Toulon et à Marseille; né le 26 déc. 1712, Versailles. GE., 4 oct. 1728; L., 1[er] mai 1741; C., 1[er] janv. 1746; CE., 1[er] oct. 1764; LG., 24 sept. 1769; VA., 17 nov. 1781; † 30 nov. 1788. C[1] 166.

35. Frère de Venel le jeune. G., 17 mars 1722; L., 1[er] janv. 1742; C., 23 mai 1754; R., 16 sept. 1764. C[1] 167.

36. Six de ce nom au service du roi. G., 24 déc. 1719; L., 10 oct. 1743; C., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

37. Fils du consul de Livourne. G., 27 févr. 1736; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; R., 11 août 1764. C[1] 168.

38. G., 1[er] janv. 1741; L., 11 févr. 1756; † 31 janv. 1761. C[1] 169.

39. Étienne, comte de Grasse de Limermont. De Limermont, près Beauvais; né le 21 févr. 1725. G., 1[er] mai 1741; L., 11 févr. 1756; CF., 1[er] oct. 1764; C., 15 nov. 1771; RCE., 26 déc. 1782; † 3 août 1790. C[1] 169, C[7].

40. De Provence. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort en 1729. G., 15 mai 1716; L., 1[er] avr. 1738; C., 1[er] mai 1747; M., 1[er] août 1750; † 31 déc. 1757, Brest. C[1] 166.

41. « Ci-devant l'aîné des jumeaux » (*sic*). G., 30 mars 1722; L., 1[er] mai 1741; C., 17 mai 1751; B., 25 mars 1765; R., 1772. C[1] 166.

42. CM. Neveu du chevalier de Pilles, chef d'escadre des galères. GE., mai 1730; L., 17 mai 1751. C[1] 167.

43. De Provence. Quatorze de ce nom dans la marine ou les galères. G., 25 sept. 1738; L., 11 févr. 1756; † 17 août 1761, Rochefort. C[1] 168.

44. De Provence. Parent du marquis d'Albert, chef d'escadre. CM. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771; CE., 12 janv. 1782. C[1] 169.

45. De Provence. Seize de ce nom dans la marine ou les galères. G., 24 sept. 1718; C., 1er avr. 1748; CE., 1er oct. 1764; RLG., 4 nov. 1774. C[1] 166.

46. De Sicile. Huit de ce nom dans la marine, les galères et les colonies. GE., 1er juin 1728; C., 23 mai 1754; CE., 15 août 1771; † 1er juin 1774, Toulon. C[1] 167.

47. De Provence. Son père et son oncle morts au service. CM. G., 25 janv. 1734; L., 17 mai 1751. C[1] 168.

48. « Se prétend descendu du maréchal de ce nom comte Du Daugnon. » G., 30 mars 1733; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C[1] 167.

49. D'Aix-en-Provence. G., 14 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; R., 5 nov. 1766. C[1] 169.

50. « Et non pas le chevalier d'Eaux de Raymondis. » De Provence; fils d'un ancien lieutenant de vaisseau. Six de ce nom dans la marine et les galères. G., 11 août 1722; C., 1er avr. 1748; CE., 1er oct. 1764; LG., 6 févr. 1777; VA., 5 déc. 1788. C[1] 166.

51. Riqueti, chevalier, puis bailli de Mirabeau; de l'ordre de Malte; frère de l'Ami des hommes; né le 8 oct. 1717, Pertuis (Provence). GE., 7 mai 1730; L., 1er janv. 1746; C., 1er mars 1752; gouverneur de la Guadeloupe, 1er sept. 1752; inspecteur général des côtes de Picardie, 14 nov. 1756; R., 1er avr. 1764; † 1794, Malte. C[1] 166; LOMÉNIE, *Les Mirabeau*, t. I.

52. De Provence. G., 17 janv. 1725; L., 10 oct. 1743; R., 24 mars 1758. C[1] 167.

53. De Provence. Deux frères de ce nom : l'aîné, G., 25 févr. 1729; L., 1er janv. 1746; le cadet, G., 14 mai 1732; L., 17 mai 1751. C[1] 165.

54. De Provence. Sept de ce nom dans la marine et les galères. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; gouverneur général de la Guadeloupe, 24 oct. 1775; CE., 1er juin 1778; LG., 12 janv. 1782. C[1] 168.

55. Du comtat d'Avignon. Frère de Massilian l'aîné. G., 15 sept. 1738; L., 11 févr. 1756; R., 25 juil. 1758. C[1] 168.

56. Antoine Mercier, de Paris; fils de la nourrice du roi. G., 11 nov. 1729; L., 1er avr. 1738; C., 1er avr. 1748; CE., 18 août 1767; † 9 oct. 1785, Saint-Thiébault (Lorraine). C[1] 166.

57. Né à Toulon; fils d'un capitaine de vaisseau. G., 5 oct. 1718; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; RCE., 24 déc. 1764. C[1] 167.

58. Un de ses frères tué au combat de M. de L'Étanduère, 25 oct. 1747. G., 18 mars 1733; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; R., 8 mai 1760. C[1] 168.

59. De Provence. Cinq de ce nom dans la marine. G., 7 oct. 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; B., 11 oct. 1768; R., 22 févr. 1774. C[1] 168.

60. D'Aix-en-Provence. Fils d'un conseiller au parlement. G., 14 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; tué à l'attaque du fort Saint-Philippe, 28 juin 1756. C[1] 169.

61. G., 30 oct. 1743; L., 11 févr. 1756; R., 16 nov. 1764; nommé chef des classes à Cette, 17 juin 1786. C[1] 169.

62. De Languedoc. Fils et neveu de deux lieutenants de vaisseau. G., 6 nov, 1718; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; CE., 1er oct. 1764; RLG., 1776. C[1] 166.

63. De Toulon. Fils d'un ancien enseigne de vaisseau; son oncle mort au service, à Saint-Domingue. G., 4 mai 1723; L., 1er janv. 1746; C., 23 mai 1754; B., 25 mars 1765; R., 18 août 1772. C[1] 167.

64. Du Comtat d'Avignon. Frère de Massilian le cadet. G., 27 févr. 1725; L., 10 oct. 1743; R., 24 mars 1758. C[1] 167.

65. G., 5 mai 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; † 8 déc. 1775, à la mer. C[1] 168.

66. Maison originaire d'Angleterre, établie dans le duché d'Uzès (Languedoc), sous Louis XII. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; CF., 27 nov. 1765; C., 18 févr. 1772; † 18 nov. 1772. C[1] 169.

67. Parent du comte de Noailles et du président Hénault. G., 21 nov. 1718; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; R., 1er avr. 1759. C[1] 166.

68. De Marseille. Fils aîné d'un ancien lieutenant de galère. GE., 30 déc. 1722; C., 23 mai 1754; B., 25 mars 1765; R., 2 févr. 1774; † 5 août 1781. C[1] 167.

69. « Il y en a eu quatre au service de ce nom, dont un chef d'escadre et un capitaine de galère. » G., 17 mai 1734; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; CE., 1er juin 1778; LG., 12 janv. 1782; VA., 1er janv. 1792. C[1] 168.

70. De Thor (Comtat). G., 30 juin 1734; L., 23 mai 1754; † 3 avr. 1761. C[1] 168.

71. De Provence. Dix de ce nom dans la marine. G., 7 oct. 1743; L., 11 févr. 1756; RC., 19 juil. 1764. C[1] 169.

72. S'appelait d'abord Beaussier de Quiez. De Toulon; fils d'un ancien lieutenant de vaisseau mort au service. G., 10 nov. 1721; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; R., 15 mai 1762. C[1] 167.

73. De la Ciotat. G., 17 févr. 1729; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; † 2 déc. 1757. C[1] 167.

74. GE., 7 nov. 1733; L., 23 mai 1754; R., 11 mai 1762. C[1] 168.

75. De Languedoc. Fils d'un ancien gouverneur mort à l'île Royale en 1717. G., 16 juil. 1723; L., 10 oct. 1743; C., 23 mai 1754; B., 25 mars 1765. C[1] 167.

76. De Provence. Frère de Dannat Montmaur et du chevalier de Taurin. G., 11 avr. 1734; L., 23 mai 1754; † 1er nov. 1762. C[1] 168.

77. De Marseille. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; † 5 sept. 1761. C[1] 168.

78. Ou Tressemannes. C[1] 165. — De Provence. CM. G., 7 oct. 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767. C[1] 168.

79. De Provence. Seize de ce nom dans la marine et les galères. G., 3 avr. 1739; L., 11 févr. 1756; † 5 août 1756. C[1] 169.

80. De Provence. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service en 1732. LA., 1er janv. 1746; C., 23 mai 1754; CA., 15 janv. 1755; B., 25 mars 1765; † 27 mars 1775, Toulon. C[1] 167.

81. G., 14 mai 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; † 1er mai 1757. C[1] 167.

82. De Provence. G., 5 mai 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; CE., 1er févr. 1781. C[1] 168.

83. G., 22 mai 1738; L., 11 févr. 1756; † 2 oct. 1761. C[1] 168.

84. G., 14 juin 1730; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; B., 25 mars 1765; † 22 déc. 1771, Brest. C[1] 167.

85. G., 14 mai 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; RCE., 22 mai 1778. C[1] 167.

86. Fils d'un lieutenant de vaisseau. G., 10 mai 1733; L., 23 mai 1754; RC., 11 août 1764. C[1] 168.

87. De Provence. G., 10 févr. 1706; L., 1er juil. 1730; C., 1er janv. 1746; CE., 10 août 1756; † 17 août 1760, Montpellier. C[1] 166.

88. De Provence. Fils d'un lieutenant de vaisseau; quatre oncles paternels morts au service de la marine, dont trois tués à la mer; deux frères aînés morts au service, l'un de ses blessures; deux frères dans la marine : Taurin Dannat et le chevalier de Taurin. G., 6 nov. 1718; L., 1er avr. 1738; C., 1er avr. 1748; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

89. Fils d'un écrivain mort au service; frère de Laurent Truguet, premier commis, directeur du Dépôt des Archives de la Marine de 1754 à 1761. LP., 1er janv 1746; CP., 10 août 1756; major général de marine, 1er janv. 1774. C[1] 167.

90. De Port-Sainte-Marie (Guyenne). Fils d'un lieutenant de vaisseau. G., 7 mars 1720; L., 1er mai 1741. C[1] 165.

91. De Provence. CM. G., 14 juil. 1741; L., 15 mai 1756; CF., 27 nov. 1765; C., 18 févr. 1772; RCE., 3 déc. 1784. C[1] 169.

92. De Provence. GE., 15 août 1740; L., 11 févr. 1756; RC., 1er oct. 1764. C[1] 169.

93. De Provence. G., 25 janv. 1720; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; CE., 1er oct. 1764. C[1] 166.

94. De Provence. G., 5 mars 1730; L., 1er janv. 1746; C., 14 nov. 1756; B., 25 mars 1765; R., 20 mai 1774. C[1] 167.

95. D'Auvergne. Fils d'un capitaine de frégate. G., 11 déc. 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; R., 1762. C[1] 168.

96. Frère de Taurin Dannat l'aîné et de Dannat Montmaur. G., 21 avr. 1734; L., 23 mai 1754; † 15 déc. 1757. C[1] 168.

97. D'Entrevaux (Provence); neveu du commandeur de Glandevez. CM. G., 14 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C[1] 169.

98. De Provence. Fils d'un enseigne de vaisseau. G., 14 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; CF., 1er oct. 1764; C., 15 nov. 1771; adjoint au Dépôt des plans de la marine, 1773; CE., 12 janv. 1782. C[1] 165, 169.

99. Jérôme Beaussier. De Toulon. Cousin des capitaines de port de Toulon et de Brest. Aide-marine et d'équipage, 4 nov. 1737; L. et LP., 26 févr. 1756; † 30 mars 1758, Toulon. C[1] 161, 169.

IX

ESCADRE DE LA CLUE[1]

Douze vaisseaux :

L'*Océan*	80 c.	CE : de La Clue Sabran. CS : comte de Carné Marcein, chevalier de Laugier Beaucouse[2]. L. : d'Arbaud Jouques, Castellane Majastres, Monier de Fausse, chevalier de Glandevez, chevalier de Suffren[3], de Loménie[4].
Le *Centaure*	74	CC. : de Sabran Grammont. CS. : Castellane La Valette le jeune. L. : Faudran de Taillade, Raimondis Canaux, Guiran de La Brillane[5], de Gantès[6].
Le *Redoutable*	74	CC. : marquis de La Ferté Saint-Aignan. CS. : chevalier de Grasse du Bar[7]. L. : de Venel le jeune, chevalier de Tressanannes, chevalier d'Albert Saint-Hippolyte le cadet, de Selve[8].
Le *Téméraire*	74	CC. : de Castillon. L. : de Peirolles, chevalier de Tournon[9], Saint-Césaire[10], Clapier Saint-Tropez[11].
Le *Guerrier*	74	CC. : Rochemore La Devèze.

L. : Narbonne Pelet, chevalier de Village-Villevieille [12], de Boades [13].

Le *Souverain* 74 c. CC. : de Pannat.
CS. : Saint-Julien [14].
L. : chevalier de Chateauneuf Thomas [15], Barras de Saint-Laurent, Gravier d'Ortières [16], comte de Barjeton Verelause.

Le *Modeste* 64 CC. : Du Lac de Montvert [17].
L. : de Grasse Briançon l'aîné, chevalier de Castellane Grimaud [18], chevalier de Raimondis [19].

Le *Fantasque* 64 CC. : Castillon cadet.
CS. : de Fabrègues l'aîné.
L. : Le Baron de Faugères, baron de Glandevez Castellet.

Le *Lion* 64 CC. : Colbert de Turgis.
L. : La Poype de Vertrieux, Périer de Salvert fils [20], Giraud d'Agay [21].

Le *Triton* 64 CC. : de Venel l'aîné.
CS. : La Comté Pigache.
L. : chevalier d'Albert Saint-Hippolyte [22], d'Ortigues l'aîné, chevalier de Vento Des Pennes [23].

Le *Fier* 50 CC. : Marquisan.
CS. : Meyronnet Saint-Marc [24].
L. : Lort de Vériguan, Catelin La Garde [25].

L'*Oriflamme* 50 CC. : Dabon [26].
L. : comte de Framont [27].

Trois frégates :

La *Chimère* 26 CC. : Faucher.

La *Minerve* 26 CC. : chevalier de Forbin d'Oppède.

La *Gracieuse* 24 CC. : chevalier de Fabry.
L. : de Grasse de Limermont.

1. Ci-dessus, p. 284. — A. M., B4 90.

2. De Provence. Fils d'un enseigne de vaisseau, neveu de M. de La Clue. CM. G., 31 déc. 1735; LA., 17 mai 1751; C. 17 avr. 1757; RCE., 2 août 1783; † 7 août 1784, Marseille. C1 168.

3. Pierre-André de Suffren de Saint-Tropez, chevalier, puis bailli de Malte. Né le 17 juillet 1729, à Saint-Cannat (Provence). G., 30 oct. 1743; E., 1er avr. 1748; L., 15 mai 1756; CF., 18 août 1767; C., 18 févr. 1772; CE., 12 janv. 1782; LG., 8 févr. 1783; VA., 4 avr. 1784; † 8 déc. 1788, Paris. C1 169, C7.

4. GE., 1730; LP., 1er nov. 1757; † 28 avr. 1767. C1 170.

5. D'Aix-en-Provence. CM. G., 18 juil. 1741; L., 15 mai 1756; C., 15 nov. 1771; commandant général des îles de France et de Bourbon, 23 déc. 1775; CE., 26 déc. 1778; † 1779, île de France. C1 169.

6. G., 12 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; R., 19 oct. 1781. C1 170.

7. De Provence. CM. GE., mai 1730; L., 1er janv. 1749; C., 17 avr. 1757; † août 1759, Quelfes, auprès de Faro (Portugal). C1 167.

8. De Provence. Fils d'un capitaine de vaisseau mort au service. G., 18 juin 1742; L., 15 mai 1756; CF., 1er févr. 1770; C., 18 févr. 1772. C1 169.

9. De Provence. G., 30 oct. 1743; L., 15 mai 1756; R., 7 févr. 1768. C1 169.

10. De Saint-Cézaire, près Grasse (Provence). G., 17 mars 1744; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; commandant l'École royale du Havre, 1er déc. 1773; B., 7 mars 1781; tué au combat de la Dominique, 12 avr. 1782. C1 169.

11. D'Hyères. G., 24 févr. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; R., 18 août 1772. C1 170.

12. De Provence. CM. G., 3 déc. 1745; L., 17 avr. 1757; tué 17 août 1759. C1 169.

13. De Provence. G., 12 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; CE., 20 août 1784. C1 169.

14. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau mort au service. G., 24 janv. 1732; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; RCE., 14 mars 1776; † 23 mai 1784, Brest. C1 167.

15. De Provence. Neveu du commandeur et frère cadet du marquis. CM. G., 21 avr. 1734; L., 23 mai 1754; R., 19 mars 1763. C1 168.

16. De Toulon. Frère de Gravier l'aîné. G., 11 juillet 1738; L., 11 févr. 1756; CF., 18 août 1767; † 22 févr. 1771, Toulon. C1 168.

17. De Languedoc. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 4 mai 1723; L., 10 oct. 1743; CA., 1er nov. 1752; CG., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C1 166.

18. De Provence. CM. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; R., 16 sept. 1764. C1 169.

19. De Provence. Six de ce nom dans la marine ou les galères. G.,

3 déc. 1745; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C[1] 169.

20. Fils de Périer de Salvert; neveu de Périer l'aîné; gendre de Bigot de Morogues, G., 9 avr. 1745; L., 15 mai 1756; C., 24 mars 1772; R., 16 déc. 1786. C[1] 169.

21. « Il sait l'espagnol et l'anglais. » G., 12 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; R., 18 août 1772. C[1] 169.

22. De Provence. Parent du marquis d'Albert. CM. G., 5 mai 1734; L., 23 mai 1754; R., 26 janv. 1765. C[1] 168.

23. De Provence. CM. GE., 15 avr. 1738; L., 23 mai 1754; C., 18 août 1767; R., 26 sept. 1777. C[1] 168.

24. De Montpellier. G., 1[er] janv. 1741; L., 11 févr. 1756; CF., 27 nov. 1765; † 4 mai 1769. C[1] 169.

25. De Toulon. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 4 sept. 1741; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; † 18 mars 1778, Toulon. C[1] 169.

26. Du Dauphiné, diocèse de Gap. Neveu du marquis de Rouvroy, lieutenant général de la marine, mort en 1744; parent de M. de Feuquières, gouverneur général de la Martinique, mort chef d'escadre. G., 29 nov. 1727; L., 1[er] janv. 1749; C., 23 mai 1754; CE., 15 nov. 1771; LG., 1[er] juil. 1780. C[1] 167.

27. De Mende en Gévaudan. G., 11 avr. 1748; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; † oct. 1785. C[1] 170.

X

ESCADRE DE M. DE CONFLANS[1]

Vingt et un vaisseaux formant trois divisions :

1re DIVISION

Le *Soleil Royal*	80 c.	950 h.	Maréchal de Conflans[2]. CPN. : Bidé de Chézac[3]. CS. : chevalier de Lescoët[4]. C. en troisième : Boulainvilliers de Croy[5]. M. : Du Dresnay Des Roches[6]. Aide-major : chevalier Du Bos le cadet[7]. L. : Heussaf d'Ouessant[8], marquis de Bénouville[9], de La Biochaye[10], Tronjoly[11], d'Esclabissac[12], chevalier de Montazet Amalvin[13], de Sorel[14], de Cypières[15].
L'*Orient*	80	750	CE. : chevalier de Guébriant Budes[16]. CS. : chevalier Nogérée de La Fillière l'aîné[17]. L. : Bigot[18], chevalier de Brach[19], Basterot de La Barrière[20], Turpin Du

			Breuil[21], de Lage de Volude[22].
Le *Glorieux*	74 c.	650 h.	CC. : Villars de La Brosse. CS. : Beaulieu de Tivas. L. : Mauclerc Du Bouchet[23], Veissière de Larivaux La Barre[24], Luppé de La Motte[25], chevalier de Muin[26].
Le *Robuste*	74	650	CC. : Fragnier de Vienne[27]. CS. : Deshayes de Cry[28]. L. : Longchamps Montandre[29], Girardin[30], Kerven Kersuliec[31].
Le *Dauphin Royal*	70	630	CC. : chevalier d'Urtubie Fagosse[32]. CS. : de Chièvres[33]. L. : La Touche Beauregard[34], Gotteville Belle-Isle[35], Daubenton, Des Touches[36].
Le *Dragon*	64	450	CC. : Le Vassor de La Touche. CS. : Lizardais[37]. L. : Du Sault[38], comte de Chérisey[39], Valmenier[40], Cillart de Surville[41], de Seguiran[42].
Le *Solitaire*	64	450	CC. : vicomte de Langle[43]. CS. : de Gouvello[44]. L. : chevalier de Gouandour[45], Du Breil chevalier de Rays[46], La Grandière[47].

2e DIVISION

Le *Tonnant*	80 c.	800 h.	CE. : chevalier de Bauffremont. CS. : Saint-Victoret[48].

			L. : de Mirande Guérin [49], Kertanguy [50], de Beausset [51], comte de Durfort Duras [52], d'Heguerty [53].
L'*Intrépide*	74 c.	650 h.	CC. : Chasteloger [54]. CS. : Dandanne de Lincourt [55], L. : Du Guélambert [56], de Duclesmeur [57], Du Bois de La Motte Rabeau [58], La Boucherie Fromanteau [59].
Le *Thésée*	74	650	CC. : Kersaint de Coëtnempren [60]. CS. : Plessis Boterel [61]. L. : Du Mêné Lézurec [62], Longueval [63], marquis de Jons [64], chevalier de Lordat [65].
Le *Northumberland*	70	630	CC. : Belingant de Kerbabut [66]. CS. : Tredern Du Dresnec. L. : de Janvry l'aîné [67], chevalier de Belingant de Kerbabut [68], de la Fitte [69], de Vassan [70].
Le *Superbe*	70	630	CC. : Montalais [71]. CS. : Chiffrevas. L. : chevalier de Carné [72], Saint-Pern [73], Touronec de Gorcquer [74], de Larnage [75].
L'*Éveillé*	64	450	CC. : La Prévalais de La Roche [76]. CS. : chevalier de Lorgeril. L. : chevalier de Keranstret [77], comte de Montecler [78], Catelan l'aîné [79], Penfentenyo [80]. — Comte de Soulange [81].
Le *Brillant*	64	450	CC. : Keremar de Boischateau.

			CS. : de La Monneraye [82].
			L. : Portmartin [83], Du Plessis Parscau [84], Saint-Légier de La Sausaye [85], Géraldin [86]. — Saint-Denis de Vieuxpont [87], chevalier Roussel de Préville cadet [88].

3e DIVISION

Le *Formidable*	80 c.	800 h.	CE. : Saint-André du Verger [89].
			CS. : Saint-André l'aîné.
			L. : De Ménildot de Rideauville [90], Penandreff de Kersauson [91], chevalier d'Argouges [92], chevalier Roussel de Préville [93], chevalier de Coataudon [94].
Le *Magnifique*	74	650	CC. : Bigot de Morogues [95].
			CS. : Herpin [96].
			L. : Huon de Kermadec [97], Kerjankerjan [98], Villers Franssures de Brissaucourt [99], Villers de Grassy [100].
Le *Héros*	74	650	CC. : vicomte de Sanzay [101].
			CS. : La Villeblanche [102].
			L. : Le Mouton Du Manoir [103], Marencein de Chivrey [104], Saint-Prix [105], chevalier de Villers Franssures [106].
Le *Juste*	70	630	CC. : Saint-Allouarn l'aîné [107].
			CS. : Rosmadec de Saint-Allouarn [108].
			L. : chevalier Du Châtel Taneguy [109], La Boullaye [110], chevalier de Kerjean-

mol[111], Périer de Montplaisir[112], Trémigon[113].

L'Inflexible 64 c. 450 h. CC. : Tancrède chevalier de Caumont[114].
CS. : Laccary.
L. : chevalier de Ternay d'Arsac[115], chevalier Chabot[116], Beaupoil Sainte-Aulaire de La Dixmerie[117], Repentigny[118].

Le *Sphinx* 64 450 CC. : de Gouyon chevalier de Coutance La Selle[119].
CS. : Jousselin de Marigny.
L. : Bouin de La Villebouquais[120], L'Épine Grainville[121], chevalier de Balleroy[122], La Touche Beauregard de Telincourt[123]. — Kériou Le Borgne[124], chevalier Prévost de Traversay[125].

Le *Bizarre* 64 450 CC. : Prince de Montbazon chevalier de Rohan[126].
CS. : Foucault.
L. : chevalier de Landemont[127], Valmenier Cacqueray[128], Dampierre Cugniac[129], Goubert[130].

Cinq frégates ou corvettes :

L'Hébé LC. : Lagadeck Mesedern de Kerloury[131].

La *Vestale* LC. : chevalier de Montfiquet[132].

L'Aigrette, la *Calypso*, la *Noire*.

1. Ci-dessus, p. 330. — Nombreux états de cette escadre : A. M., B4 88.

2. Chevalier, puis comte de Conflans-Brienne. « Bon officier, sachant son métier et brave, mais un peu vif et haut sur sa naissance; prétend descendre des rois de Jérusalem. » G., 13 févr. 1706; E., 25 nov. 1712; L., 17 mars 1727; LGM., 1er nov. 1731; chevalier de Saint-Louis, 25 juil. 1732; C., 10 mars 1734; commandant des gardes-marine de Brest, 1er déc. 1741; gouverneur général des îles sous le Vent (Saint-Domingue), 26 mai 1747; CE., 1er avr. 1748; LG., 1er sept. 1752; VA. ès mers du Levant, 14 nov. 1756; maréchal de France, 18 mars 1758; chevalier de Saint-Lazare; † 27 janv. 1777, Paris.

Le 7 pluviôse an XII (28 janvier 1804), Marie-Rose Fougen, « veuve de l'ex-maréchal et vice-amiral de Conflans, » âgée de soixante-dix ans, sans ressources et infirme, qui n'avait plus rien touché, depuis 1792, de sa pension de six mille livres, ni de ses biens à Saint-Domingue, obtint du Premier Consul un secours de trois mille francs; le 7 messidor suivant (6 juillet 1804), un décret impérial lui alloua une pension viagère de mille francs. C1 165, 166, C7.

3. De la Rochelle. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service; petit-neveu des intendants de la marine, de Louvigny et Bigot de La Motte; cousin germain du capitaine de vaisseau Bidé de Maurville. G., 12 déc. 1721; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; † 23 mai 1764. C1 166.

4. De Bretagne. Fils du capitaine de vaisseau. G., 12 janv. 1734; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; † 16 avr. 1766, Brest. C1 168.

5. De Brest. Fils du capitaine de vaisseau péri avec le *Bourbon*. G., 23 déc. 1735; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 5 mai 1780. C1 168.

6. François-Julien. De Bretagne. Fils cadet d'un capitaine de vaisseau mort en 1717. G., 15 avr. 1734; C., 17 avr. 1757; gouverneur général des îles de France et de Bourbon, 22 juil. 1768; CE., 9 nov. 1776; † 12 août 1786, Paris. C1 168.

7. D'Auvergne. Frère du chevalier Du Bos l'aîné. G., 21 avr. 1734; aide-major, 17 mai 1751; C., 15 janv. 1762; B., 18 août 1772; † 22 janv. 1786, Brest. C1 168.

8. Charles-Gabriel. G., 4 avr. 1734; L., 23 mai 1754; RC., 16 sept. 1764. C1 168.

9. De Normandie. G., 2 mai 1738; aide-major, 11 févr. 1756; R., 15 janv. 1762. C1 168.

10. G., 5 nov. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; R., 3 déc. 1784. C1 169.

11. Neveu de M. de Frémeur, lieutenant général des armées du roi. G., 17 sept. 1735; L., 11 févr. 1756; C., 11 août 1767; B., 14 mars 1776. C1 168.

12. G., 30 août 1738; L., 11 févr. 1756; R., 1764. C1 168.

13. D'Agen. CM. G., 25 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; R., 1er mai 1765. C1 169.

14. De Normandie. Fils du capitaine de vaisseau. G., 10 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; † 8 déc. 1765, Brest. C[1] 170.

15. GE., 18 mars 1743; LGP., 17 juil. 1757; R., 13 août 1765. C[1] 170.

16. De Bretagne. G., 1er nov. 1716; L., 1er juil. 1735; C., 1er janv. 1746; commandant de la marine à Rochefort, 1756; CE., 1er janv. 1757; † 4 août 1760. C[1] 166.

17. De Rochefort. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort en 1727; frère d'un lieutenant de vaisseau mort en 1758 sur l'*Alcyon* qu'il commandait G., 25 mars 1716; L., 1er mai 1741. C[1] 165, C[7].

18. De Bordeaux. Fils d'un conseiller au parlement de Bordeaux; petit-fils de M. Lambert, inspecteur général de la marine à Bordeaux; frère de Bigot de La Motte, intendant du Canada; parent du marquis de Puisieux, secrétaire d'État des affaires étrangères. G., 5 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 27 nov. 1765; R., 1778. C[1] 168.

19. De Rochefort. Fils d'un capitaine de frégate mort au service; un frère aîné dans la marine. G., 3 mai 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; B., 14 mars 1776; † 24 oct. 1780, Cadix. C[1] 168.

20. De Bordeaux. Fils d'un enseigne de vaisseau mort au service. G., 23 sept. 1738; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; R., 20 janv. 1776; † 1783. C[1] 168.

21. Charles. Né le 22 février 1726, à Saint-Jean-d'Angély; a quitté l'ordre de Malte pour épouser, le 3 févr. 1743, Élisabeth-Julie de Macnemara, fille du commandant de la marine à Rochefort. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; CF., 1er oct. 1764; † 30 juil. 1768, aux eaux de Bagnères. C[1] 169.

22. De Poitou. G., 24 juil. 1742; L., 11 févr. 1756; CF., 1er oct. 1764; † 2 août 1766, Paris. C[1] 169.

23. De Saintonge. Petit-fils d'un commissaire général de la marine mort au Port-Louis. Fils aîné du capitaine de vaisseau, ancien capitaine de port à Toulon. Deux frères : l'un officier, l'autre commissaire de marine. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 27 nov. 1765; † 5 mai 1775. C[1] 168.

24. De Saintonge. Fils du capitaine garde-côte de Royan. G., 15 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; R., 15 janv. 1762. C[1] 169.

25. De Guyenne. Fils d'un lieutenant de frégate mort au service en 1753. G., 21 déc. 1745; L., 17 avr. 1757; † 3 nov. 1764, Rochefort. C[1] 169.

26. Petit-fils et petit-neveu d'un intendant de la marine et d'un capitaine de vaisseau morts au service. G., 21 nov. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772. C[1] 169.

27. De Champagne. G., 12 sept. 1718; L., 1er avr. 1738; C., 1er avr. 1748; RCE., 16 sept. 1764. C[1] 166.

28 De Normandie. G., 9 nov. 1733; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; LG., 12 janv. 1782. C[1] 168.

29. Petit-fils d'un capitaine de vaisseau. G., 4 avr. 1734; LA.,

17 mai 1751 ; tué sur le *Diadème*, de M. de Breugnon, aux Antilles, 16 mai 1760. C¹ 168.

30. Originaire des Iles. G., 5 août 1741; L., 11 févr. 1756; † 6 août 1761, Rochefort. C¹ 169.

31. G., 25 nov. 1745; L., 17 avr. 1757; † 13 févr. 1766, Brest. C¹ 169.

32. D'Orogne, près Bayonne. Fils et neveu de capitaines de vaisseau. G., 23 juil. 1724; L., 1er mai 1741; C., 1er avr. 1748; CE., 1er oct. 1764; † 31 mai 1767. C¹ 166.

33. De Saintonge. Neveu du chevalier de Bretauville, capitaine de vaisseau. G., 17 avr. 1732; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C¹ 167. — Le rôle du *Dauphin Royal* (C⁶ 285) porte, à côté de son nom : « Débarqué le 10 novembre 1759, » et n'indique pas de remplaçant.

34. De la Martinique. Frère aîné de La Touche Beauregard de Telincourt : ci-dessous, note 123. G., 4 juil. 1735. LA., 23 mai 1754 ; C., 15 janv. 1762; tué à Larache, 27 juin 1765 C¹ 168.

35. De Normandie. Fils d'un lieutenant de vaisseau. G., 10 janv. 1742 ; L., 15 mai 1756; R., 15 mars 1769. C¹ 169.

36. Daubenton. Fils du commissaire général et premier commis de la marine. G., 6 juil. 1742; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; directeur d'artillerie, 1er déc. 1776; † 26 mai 1782, Rochefort, C¹ 169.

37. Des Touches. G., 28 déc. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; CE , 20 août 1784. C¹ 169.

37 *bis*. Lizardais. Fils du capitaine de vaisseau et commissaire général d'artillerie mort le 22 déc. 1753. G., 19 oct. 1737; C., 17 avr. 1757; colonel d'artillerie, 25 févr. 1765; † 12 juin 1769, Brest. C¹ 168.

38. De Bordeaux. Fils d'un conseiller au parlement; neveu d'un lieutenant de vaisseau. G., 4 juil. 1735; L., 23 mai 1754; † 8 mars 1760. C¹ 168.

39. G., 30 juin 1742; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771; B., 9 nov. 1776. C¹ 169.

40. L., 17 avr. 1757; R., 15 janv. 1762. C¹ 170.

41. De Bretagne. Fils d'un capitaine de dragons. G., 2 mars 1746; L., 1er janv. 1761 ; C., 4 avr. 1777; B., 26 mai 1782; cassé, 25 juillet 1784. Il ne fut embarqué sur le *Dragon* que dans la Vilaine; il passa ensuite sur le *Robuste*. C¹ 170.

42. De Marseille. Fils d'un chef d'escadre; petit-fils d'un capitaine de galères. GE., 1er janv. 1746; L., 1er janv. 1761; R., 18 août 1772. Même embarquement que le précédent. C¹ 170.

43. De Brest. Fils d'un lieutenant de vaisseau retiré en 1727. G., 6 févr. 1730; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756; R., 16 sept. 1764. C¹ 167.

44. G., 16 déc. 1731 ; L., 1er janv. 1746. C¹ 165.

45. Ci-devant Penzé de Moëlien. De Bretagne. G., 3 juil. 1735 ; L., 23 mai 1754; C., 27 nov. 1765; RCE., 19 oct. 1781 ; † 8 avr. 1785, Quimper. C¹ 168.

46. De Saint-Brieuc. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; CE., 18 févr. 1781; † 13 sept. 1780, Brest. C[1] 168.

47. De Brest. Fils d'un lieutenant de vaisseau. G., 26 nov. 1745; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; CE., 20 août 1784. C[1] 169.

48. De Provence. G., 9 sept. 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; B., 28 janv. 1767. C[1] 167.

49. G., 3 avr. 1734; L., 23 mai 1754; RC., 16 sept. 1764. C[1] 168.

50. De Bretagne. G., 1er janv. 1741; L., 15 févr. 1756; R., 13 août 1765. C[1] 169.

51. De Marseille. Neveu de M. de Villeneuve, ambassadeur à Constantinople. G., 5 mai 1738; L., 23 mai 1754; C., 1er févr. 1762; CE., 4 mai 1779; LG., 20 août 1784. C[1] 168.

52. Son frère aîné mourut en 1742, sur le *Rubis*, au Canada. Parent du comte de Maurepas. G., 5 mai 1743; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; RCE., 9 août 1782. C[1] 169.

53. Ou d'Hyguerty. De Paris; fils d'un commerçant irlandais; « fort à son aise. » G., 21 mai 1745; L., 17 avr. 1757; CB., 15 août 1771; R., 1er janv. 1775. C[1] 165, 169.

54. G., 1er avr. 1715; L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1746; CE., 1er janv. 1761; † 5 déc. 1763. C[1] 166.

55. G., 13 juil. 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; † 28 mai 1763. C[1] 168.

56. CB., 1er avr. 1748; L., 17 mai 1751; mort des blessures qu'il reçut dans le combat livré par le *Courageux* qu'il commandait, 25 août 1761. C[1] 168.

57. De Brest. « Fils d'un lieutenant de vaisseau, mort en 1744. Sa grand'mère avait épousé M. de Fercourt, chef d'escadre. Aîné fort à son aise. » G., 12 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 18 févr. 1772; RCE., 20 mars 1784. C[1] 169.

58. G., 25 nov. 1745; L., 17 avr. 1757; R., 18 août 1767; † 25 oct. 1768. C[1] 169, C[7].

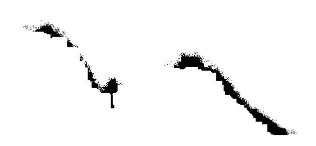
59. De Saintonge. G., 15 sept. 1738; LA., 23 mai 1754; CA., 15 janv. 1762. C[1] 168.

60. Guy-François. Né en 1707 au manoir de Kersaint, près Morlaix. G., 20 févr. 1722; L., 1er mai 1741; C., 1er janv. 1747; † 20 nov. 1759, sur le *Thésée*. Parmi ses quatre fils, trois furent officiers de marine. « Il nous a laissés sept enfants sans pain, dit l'un de ses fils, sous les yeux d'une mère respectable, qui par ses soins nous a tous élevés. » C[1] 166, C[7].

61. G., 14 mai 1732; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; † 20 nov. 1759, sur le *Thésée*. C[1] 168.

62. De Bretagne. Fils d'un capitaine général garde-côte; neveu de M. de Rozily, major de la marine. G., 19 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; † 20 nov. 1759, sur le *Thésée*. C[1] 170.

63. De Guyenne. G., 22 avr. 1746; L., 17 avr. 1757; † 20 nov. 4759, sur le *Thésée*. C[1] 170.



64. G., 27 juin 1746; L., 17 avr. 1757; † 20 nov. 1759, sur le *Thésée*. C¹ 170.

65. De Provence. Fils et neveu de deux aides-majors de la marine. CM. G., 23 juin 1746; L., 17 avr. 1757; † 20 nov. 1759, sur le *Thésée*. C¹ 170.

66. De Bretagne. G., 18 oct. 1718; L., 1er avr. 1738; C., 1er avr. 1748; CE., 16 sept. 1764; † 4 avr. 1775, Lannion. C¹ 166.

67. De Brest. Fils aîné du lieutenant de vaisseau mort le 7 mai 1749. G., 3 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; B., 22 févr. 1774; † 25 mars 1777, Brest. C¹ 168.

68. De Bretagne. Frère du capitaine du 1er avril 1748. G., 30 juil. 1735; L., 11 févr. 1756; R., 15 janv. 1762. C¹ 168.

69. De Niort. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 26 sept. 1735; L., 23 mai 1754; RC., 16 sept. 1764. C¹ 168.

70. De Brest. Fils du lieutenant de vaisseau mort au service en 1753. G., 8 juin 1742; L., 15 mai 1756; C., 24 mars 1772; R., 21 mars 1779. C¹ 169.

71. G., 22 mai 1713; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; péri avec le *Superbe*, 20 nov. 1759. C¹ 166.

Son fils (G., 21 févr. 1746; E., 23 mai 1754) périt avec lui. C¹ 170.

72. G., 30 mai 1732; L., 17 mai 1751; péri, 20 nov. 1759. C¹ 168.

73. De Bretagne. G., 22 sept. 1738; L., 23 mai 1754; péri, 20 nov. 1759. C¹ 168.

74. De Lesneven, près Brest. G., 9 oct. 1738; L., 11 févr. 1756; péri, 20 nov. 1759. C¹ 168.

75. Né aux Iles. Fils du feu gouverneur général de Saint-Domingue. G., 3 mai 1738; L., 23 mai 1754; péri, 20 nov. 1759. C¹ 168.

76. De Bretagne. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau. G., 3 mai 1729; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; CE., 9 nov. 1776; directeur général de l'arsenal de Brest, 16 nov. 1776; † 26 déc. 1786, Rennes. C¹ 167.

77. De Bretagne. Fils d'un ancien enseigne. G., 10 janv. 1742; L., 15 mai 1756; CF., 18 août 1767; † 31 juil. 1771. C¹ 169.

78. Du Maine. G., 15 déc. 1743; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; B., 7 mars 1781; † 25 mars 1784, Quimper. C¹ 169.

79. G., 6 nov. 1743; L., 15 mai 1756; C., 24 mars 1772; R., 29 mars 1777. C¹ 169.

80. De Bretagne. G., 30 mars 1756; L., 17 avr. 1757; R., 23 mars 1762. C¹ 170.

81. Du Bas Poitou. G., 11 févr. 1751; L., 1er janv. 1761; C., 4 avr. 1777; directeur général de l'arsenal de Toulon, 1er janv. 1785. Il ne fut embarqué sur l'*Éveillé* que dans la Vilaine. C¹ 171.

82. Du département de Brest. G., 1733; L., 1748; C., 1757; † 1er févr. 1760. C⁷.

83. G., 4 juil. 1735; L., 23 mai 1754; R., 15 janv. 1762. C¹ 168.

84. De Bretagne. Fils aîné d'un ancien enseigne. G., 15 déc. 1743;

L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; CE., 20 août 1784 ; † 7 mai 1786. C¹ 169. — Son fils, contre-amiral en 1827, fut le beau-frère de Chateaubriand.

85. De Saintonge. Fils du capitaine de vaisseau mort en 1753. G., 10 janv. 1742 ; L., 15 mai 1756 ; R., 27 nov. 1765. C¹ 169.

86. Fils d'un capitaine de vaisseau mort au service. G., 2 juil. 1745 ; L., 17 avr. 1757 ; † mars 1765, Paris. C¹ 169.

87. G., 12 nov. 1743 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; RCE., 29 août 1783 ; † 19 mars 1784. Vannes. Il ne fut embarqué sur le *Brillant* que dans la Vilaine. C¹ 169.

88. Troisième fils du capitaine de vaisseau commandant la marine à Calais. G., 10 févr. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; † oct. 1779. Même embarquement que le précédent. C¹ 170.

89. Frère de Saint-André l'aîné. G., 20 nov. 1715 ; C., 1er janv. 1746 ; CG., 25 juil. 1754 ; CE., 1er janv. 1757 ; tué, 20 nov. 1759. C¹ 166.

90. De Normandie. CM. G., 10 janv. 1734 ; L., 17 mai 1751 ; C., 15 janv. 1762 ; R., 1er févr. 1763. C¹ 168.

91. De Bretagne. Fils du capitaine de vaisseau retiré le 14 juin 1762. G., 7 mai 1732 ; L., 23 mai 1754. C¹ 168.

92. Il a eu quatre parents dans la marine. G., 30 août 1738 ; L., 23 mai 1754 ; tué, 20 nov. 1759. C¹ 168.

93. Second fils du capitaine de vaisseau commandant la marine à Calais. G., 12 juil. 1741 ; L , 11 févr. 1756 ; CF., 27 nov. 1765 ; R., 1er févr. 1770. C¹ 169.

94. De Bretagne. G., 10 janv. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; péri, 20 nov. 1759. C¹ 169.

95. Sébastien-François Bigot, vicomte de Morogues. Du Havre. Fils de l'intendant de Brest. Entré dans le régiment royal d'artillerie, févr. 1723. Passé dans la marine, sous-lieutenant d'artillerie, 19 sept. 1736 ; CA., 1er janv. 1746 ; CG., 1er nov. 1752 ; inspecteur général garde-côte de Bretagne, 11 févr. 1756 ; CE., 1er avr. 1764 ; inspecteur général d'artillerie, 1er janv. 1767 ; LG., 15 août 1771 ; † 26 août 1781, à soixante-dix-huit ans, à son château de Villefayer, en Sologne. C¹ 165-166.

96. De Luçon. Petit-neveu de M. Herpin, capitaine de port à Brest, de M. de Terran, lieutenant de port à Brest, et de M. Gabaret, lieutenant général. G., 19 janv. 1733 ; CA., 17 avr. 1757 ; B., 25 mars 1765 ; † 11 oct. 1768. C¹ 167.

97. Troisième fils d'un capitaine de vaisseau qui a servi cinquante-six ans. Deux frères dans la marine. (L'aîné : G., 1731 ; L., 1748 ; R., 1er juin 1752. — Le second : G., 1742 ; E., 1748.) G., 26 nov. 1745 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; RCE., 24 déc. 1784. C¹ 165, 169.

98. De Bretagne. Neveu de Kerjankerjan l'aîné. G., 26 nov. 1745 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; R., 12 avr. 1777. C¹ 169.

99. Troisième fils du chef d'escadre du 1er janvier 1754, comman-

dant la marine au Havre. Deux frères dans la marine. (L'aîné : G., 3 mai 1738 ; L., 23 mai 1754 ; + 23 déc. 1757. — Le second : ci-dessous, note 106.) G., 26 nov. 1745 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; R., 20 janv. 1776. C[1] 168, 169.

100. Fils d'un président du parlement de Paris ; cousin germain du chef d'escadre Champigny. G., 24 janv. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; cassé et condamné à un an de prison par le conseil de guerre de Brest, le 6 févr. 1762, pour sa conduite lors de la prise de l'*Achille* (17 juil. 1761), commandé par le chevalier de Modène pour des particuliers. C[1] 170.

101. G., 28 juin 1713 ; L., 1er avr. 1738 ; C., 1er avr. 1748 ; + 14 nov. 1762. C[1] 166.

102. G., 31 mai 1738 ; L., 17 mai 1751 ; C., 17 avr. 1757 ; B., 1er sept. 1767 ; commandant de la brigade de Rochefort, 1er mai 1772. C[1] 168.

103. De Normandie. G., 1er févr. 1734 ; L., 23 mai 1754 ; R., 5 févr. 1761. C[1] 168.

104. G., 1er janv. 1741 ; L., 11 févr. 1756 ; R., 1er juil. 1763. C[1] 169.

105. De Brest. Fils du capitaine de vaisseau. G., 1er janv. 1741 ; L., 11 févr. 1756 ; C., 24 mars 1772 ; + 6 févr. 1777, Brest. C[1] 169.

106. Deux frères dans la marine ; voir ci-dessus, note 99. G., 14 mars 1744 ; L., 15 mai 1756 ; R., 15 janv. 1762. C[1] 169.

107. De Bretagne. Petit-neveu du chef d'escadre ; neveu du maréchal de Coëtlogon ; frère aîné du suivant. G., 13 mars 1720 ; L., 1er mai 1741 ; C., 1er avr. 1748 ; tué, 20 nov. 1759. C[1] 166.

Son fils, Saint-Allouarn, fit partie de l'expédition de Kerguelen aux terres australes. G., 4 juil. 1754 ; L., 1er oct. 1764 ; + 1772. C[1] 171.

108. Frère de Saint-Allouarn l'aîné. G., 11 mai 1732 ; L., 17 mai 1751 ; C., 17 avr. 1757 ; péri, 20 nov. 1759. C[1] 167.

109. Originaire de l'Amérique. G., 4 avr. 1734 ; L., 17 mai 1751 ; péri, 20 nov. 1759. C[1] 168.

110. De Landerneau. 1er juin 1734 ; L., 23 mai 1754 ; + 3 déc. 1759. C[1] 168.

111. Frère du lieutenant de vaisseau, gouverneur d'Ouessant, mort le 14 févr. 1763. G., 4 avr. 1734 ; L., 11 févr. 1756 ; péri, 21 nov. 1759. C[1] 168.

112. Second fils de Périer l'aîné. G., 9 avr. 1745 ; L., 15 mai 1756 ; péri, 21 nov. 1759 C[1] 161, 169.

113. Fils aîné du capitaine de vaisseau. Deux frères dans la marine. G., 17 févr. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; LA., 15 mai 1757 ; péri, 20 nov. 1759. C[1] 170.

114. Frère du marquis capitaine de vaisseau ; gendre du vice-amiral La Rochalart. G., 16 mai 1724 ; L., 1er mai 1741 ; C., 17 mai 1751 ; CE., 16 sept. 1764. C[1] 166.

115. Né à Ternay, près Loudun, le 31 janv. 1723. CM. G., 30 oct. 1738 ; L., 11 févr. 1756 ; C., 10 janv. 1761 ; commandant général

des îles de France et de Bourbon, 16 août 1771 ; CE., 9 nov. 1776 ; † 15 déc. 1780, Newport (Rhode Island). C[1] 165, 168, C[7]. Cf. deux notices de H. DE FONTAINE DE RESBECQ, *R. M. C.*, t. XL et LXXIII.

116. Du Poitou. Fils d'un enseigne ; frère cadet du lieutenant de vaisseau de 1748. CM. G., 17 mars 1736 ; L., 11 févr. 1756 ; R., 16 sept. 1764. C[1] 168.

117. De Saintonge. G., 6 févr. 1740 ; L., 11 févr. 1756 ; R., 1er oct. 1761. C[1] 169.

118. Du Canada ; huit officiers de ce nom au Canada. G., 16 juin 1742 ; L., 15 mai 1756 ; CF., 18 août 1767 ; † 16 janv. 1769. C[1] 169.

119. De Normandie. Seize officiers du nom de Gouyon dans la marine. G., 18 janv. 1730 ; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756 ; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

120. De Bretagne. Fils d'un conseiller au parlement ; frère d'un conseiller ; neveu de M. de Viarmes, intendant de Bretagne. G., 15 juil. 1741 ; L., 11 févr. 1756 ; LA., 1er nov. 1756 ; R., 1er avr. 1764. C[1] 169.

121. G., 30 oct. 1743 ; L., 15 mai 1756 ; R., 15 janv. 1762. C[1] 169.

122. Fils du lieutenant général gouverneur du duc de Chartres. « Bien allié des côtés paternel et maternel. Sa mère est de la maison de Gouyon. Cadet d'une maison très riche de Normandie. » G., 27 janv. 1742 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; CE., 20 août 1784. C[1] 169.

123. De la Martinique. Frère cadet de La Touche Beauregard ; ci-dessus, note 34. G., 5 août 1741 ; L., 15 mai 1756 ; CF., 27 nov. 1765 ; R., 15 mars 1769. C[1] 169.

124. De Vif-Fézensac. Neveu de M. de Kérusoret Le Borgne. G., 8 avr. 1748 ; L., 15 janv. 1762 ; péri sur la côte des Landes, déc. 1768. Il ne fut embarqué sur le *Sphinx* que dans la Vilaine, en 1762. C[1] 170.

125. Neveu de M. de Lizardais ; frère cadet du capitaine de vaisseau du 18 février 1772, mort à Saint-Domingue en 1776. G., 1er avr. 1748 ; L., 1er janv. 1761 ; noyé, févr. 1767. Même embarquement que le précédent. C[1] 170.

126. CM. G., 15 juin 1745 ; L., 17 mai 1751 ; C., 14 nov. 1756 ; CE., 1er oct. 1764 ; gouverneur des îles sous le Vent, 1er janv. 1766 ; LG., 24 juin 1771 ; VA. ès mers du Ponant, 11 mars 1784. C[1] 168.

127. Du Maine. Neveu de feu M. de Ricouart, intendant de la marine. G., 3 déc. 1742 ; L., 17 avr. 1757 ; R., 18 oct. 1765. C[1] 169.

128. De Rochefort. Petit-fils d'un enseigne et lieutenant de roi à la Martinique ; son frère aîné, tué au combat de M. de L'Étanduère. G., 21 mai 1745 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 18 févr. 1772 ; CE., 20 août 1784. C[1] 169.

129. De Meaux. « N'est pas riche. » Huit de ce nom dans la marine. G., 25 avr. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; noyé à la Martinique, commandant la *Bayonnaise*, 3 août 1765. C[1] 170.

130. François-Germain. LP., 9 juil. 1751; L., 26 juil. 1758; CF., 27 nov. 1765; C, 15 nov. 1771; directeur du port à Rochefort, 1er avr. 1780; RCE., 19 oct. 1781. C[1] 168.

131. De Bretagne. G., 29 mai 1734; E., 1er juin 1742; L., 23 mai 1754; rayé des listes, 12 févr. 1761. C[1] 168.

132. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; † 2 oct. 1761, sur le *Palmier*, par accident.

XI

ARMEMENTS POUR LE CANADA EN 1757 [1]

I

Le *Tonnant*	80	c. Bauffremont.
Le *Défenseur*	74	chevalier de Blénac Courbon [2].
Le *Diadème*	74	Rosily de Méros [3].
L'*Éveillé*	64	de Merville [4].
L'*Inflexible*	64	Le Gardeur de Tilly [5]. — De Sartres de Saint-Laurent [6].
La *Brune*	32	

II

L'*Hector*	74	Du Revest.
L'*Achille*	64	De Pannat.
Le *Vaillant*	64	Saurin de Murat [7].
Le *Sage*	64	Dabon.

III

Le *Formidable*	80	Du Bois de La Motte [8], lieutenant général.
		Guichen [9].
Le *Duc de Bourgogne*	80	comte d'Aubigny.
Le *Héros*	74	Chasteloger.
Le *Glorieux*	74	Chavagnac [10].

Le *Dauphin Royal*	74	D'Urtubie Fagosse.
Le *Superbe*	74	marquis de Choiseul Praslin [11].
Le *Belliqueux*	64	D'Orvilliers [12].
Le *Bizarre*	64	Montalais.
Le *Célèbre*	64	La Jonquière Taffanel.

Deux frégates.

1. Ci-dessus, p 359. — TROUDE, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 341.

2. De Saintonge. Petit-fils d'un ancien capitaine de vaisseau mort gouverneur général des Iles ; fils et neveu de six capitaines de vaisseau morts au service. G., 30 août 1725 ; L., 1er juil. 1735 ; C., 1er janv. 1746 ; CE., 1er janv. 1757 ; commandant la marine à Brest, 15 févr. 1758 ; LG., 1er oct. 1764 ; † 23 août 1766, Brest. C[1] 166.

3. De Bretagne. G., 7 mai 1720 ; E., 1er mars 1727 ; aide-major, 1er avr. 1738 ; major, 1er févr. 1747, inspecteur général des troupes, 21 janv. 1758 ; CE., 1er oct. 1764 ; † 30 avr. 1771, Brest. C[1] 166.

4. De Normandie. G., 20 avr. 1721 ; C., 17 mai 1751 ; † 5 août 1763. C[1] 166.

5. Originaire du Canada ; né à Rochefort. Fils d'un lieutenant de vaisseau mort au service. G., 13 avr. 1713 ; L., 1er avr. 1738 ; C., 1er avr. 1748 ; † 3 mars 1757, en mer. C[1] 166.

6. De Languedoc. G., 19 oct. 1719 ; L , 1er mai 1741 ; C., 23 mai 1754 ; a pris le commandement de l'*Inflexible* après la mort de Le Gardeur de Tilly ; † 6 déc. 1764, Rochefort. C[1] 166.

7. Du Languedoc. Fils du capitaine de vaisseau mort le 16 mai 1754. G., 12 févr. 1729 ; L., 1er mai 1741 ; C., 17 mai 1751 ; † 20 déc. 1757. C[1] 166.

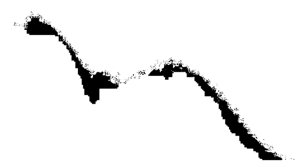
8. Emmanuel-Auguste de Cahideuc, comte Du Bois de La Motte. De Bretagne. « Un des bons et braves officiers du roi, qui en a donné des preuves en plusieurs occasions. » G., 8 nov. 1698 ; L., 17 mars 1727 ; C., 1er avr. 1738 ; CE. et gouverneur des îles sous le Vent, 1er janv 1751 ; LG., 25 sept. 1755 ; VA., 13 oct., 1762 ; † 23 oct. 1764, dans sa 82e année, à Rennes. C[1] 165. 166, C[7].

9. Luc-Urbain Du Bouexic, comte de Guichen. Né à Fougères, 21 juin 1712. G., 18 avr. 1730 ; L., 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756 ; B., 25 mars 1765 ; CE., 9 nov. 1776 ; LG., 1er mars 1779 ; commandant la marine à Brest, 13 déc. 1779 ; † 13 janv. 1790, Morlaix. C[1] 167, C[7].

10. D'Auvergne. Neveu du chef d'escadre. G., 6 mai 1720 ; L., 1er avr. 1738 ; C., 1er avr. 1748 ; † 22 déc. 1757. C[1] 166.

11. Fils du capitaine de vaisseau et neveu du gouverneur de Saint-Domingue. G., 29 févr. 1732 ; L., 1er janv. 1746 ; C , 17 mai 1741 ; † 17 sept. 1760, Rennes. C[1] 166.

12. Louis Guillouet, comte d'Orvilliers. Frère, fils et petit-fils de gouverneurs de la Guyane. Né à Moulins, le 26 mars 1710. Servit d'abord dans les troupes des colonies à Cayenne. G., 5 avr. 1728 ; LGM., 10 oct. 1743 ; C., 23 mai 1754 ; CE., 1er oct. 1764 ; commandant la marine à Brest, 1775 ; LG., 6 févr. 1777 ; R., 20 sept. 1779 ; † 14 avr. 1792, Moulins. C^{t} 167, C^{7}.



XII

ARMEMENTS POUR LOUISBOURG EN 1758[1]

I

Le *Prudent*	74 c.	marquis Charry Des Gouttes[2].
		chevalier Dapchon[3].

II

L'*Entreprenant*	74 c.	Beaussier de L'Isle[4].
Le *Célèbre*	armé en flûte	chevalier de Marolles[5].
Le *Capricieux*	id.	chevalier de Tourville[6].
Le *Bienfaisant*	id.	De Courserac.
		La Garde Payan[7].
La *Comète*	frégate	chevalier de Lorgeril.

III

Le *Dragon*	64 c.	comte Du Chaffault de Besné[8].
Le *Belliqueux*	64 c.	de Martel.
Le *Sphinx*	armé en flûte	de Vendes Turgot[9].
Le *Hardi*	id.	La Touche de Tréville[10].
Le *Zéphyr*	frégate	Ternay d'Arsac.
Le *Brillant*	Cie des Indes	de Saint-Médard[11].

1. Ci-dessus, p. 361. — A. M., B^4 80.

2. De Moulins. Fils aîné du comte Des Gouttes, mort commandant des gardes-marine à Rochefort; petit-neveu d'un lieutenant général de la marine et grand prieur d'Aquitaine; cinq cousins morts au service. G., 25 mai 1725; L., 1er mai 1741 ; C., 1er janv. 1746; RCE., 16 sept. 1764. C^1 166.

3. Du Bourbonnais. Trois frères de ce nom au service. G., 4 avr. 1740 ; L., 11 févr. 1756 ; C., 1er févr. 1770 ; CE., 1er avr. 1781. C^1 169.

4. De Toulon. Fils du capitaine de port de Toulon. LP., 1er mars 1739; CP., 1er janv. 1749; CE., 1er oct. 1764 ; † 4 juin 1765. C^1 166. — Sur la famille des Beaussier, articles de MARGRY : *R. M. C.*, t. LXII, LXIII, LXVII, LXVIII.

5. De Brest. Fils d'un capitaine de vaisseau. G., 12 août 1728 ; L., 1er janv. 1746; C., 23 mai 1754 ; B., 25 mars 1765 ; † 28 juil. 1770. C^1 167.

6. Petit-fils du vice-amiral. G., 2 mai 1738; E., 1er mai 1741 ; chevalier de Saint-Louis, 18 oct. 1747 ; L , 25 août 1749; C., 18 juil. 1756 ; † 9 oct. 1758, en Angleterre. C^1 167.

7. De Bretagne. « Peu de bien. » G., 10 janv. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; tué, juil. 1758, Louisbourg. C^1 170.

8. Quatre de ce nom dans la marine : son frère et deux neveux. Né à Nantes, le 29 févr. 1708. G., 15 nov. 1725 ; L., 1er janv. 1746 ; C., 23 mai 1754 ; CE , 1er oct 1764 ; colonel du régiment de Rochefort, 1er mai 1772; LG., 6 févr. 1777 ; VA., 1792 ; † 29 juin 1794, Nantes. C^1 167, C^7. Cf. BEAUCHET-FILLEAU, *Dictionnaire historique et généalogique des familles du Poitou*, 1892 ; S. DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO. *Un Amiral nantais. Comte Du Chaffault de Besné*. Vannes, 1894.

9. De Caen. G., 10 juin 1730 ; L , 1er janv. 1746 ; C., 15 mai 1756 : B., 25 mars 1765 ; R., 14 mars 1776. C^1 166.

10. Originaire des Iles. Fils d'un garde-marine mort aux Iles. « Fort bon officier, entendant bien le détail et la discipline de la compagnie des cadets. » Cadet à Rochefort, 27 nov. 1730 ; E., 1er avr. 1741 ; L., 1er avr. 1748 ; commandant des cadets, 1748 ; C., 7 févr. 1757 ; B , 25 mars 1765 ; CE., 9 nov. 1776 ; inspecteur des classes de la marine, 12 nov. 1776 ; LG., 16 févr. 1781 ; commandant de la marine à Rochefort, 19 avr. 1781 ; R., 2 nov. 1786. Sa veuve reçut de Napoléon Ier, le 25 avril 1806, une pension de deux mille francs. C^1 165, 167, C^7.

L'un de ses frères, Le Vassor de La Touche, avait été son prédécesseur immédiat dans le commandement de la marine à Rochefort. Le vice-amiral Le Vassor de La Touche Tréville, mort sur le *Bucentaure* en 1804, était le fils de ce frère.

11. Capitaine de la compagnie des Indes.



XIII

EXPÉDITION DE TERRE-NEUVE EN 1762[1]

Le *Robuste*	vaisseau	Ternay d'Arsac.
		Nepveu[2].
L'*Éveillé*	id.	Monteil[3].
		chevalier d'Arcy[4].
La *Licorne*	frégate	Cillart de Surville.
		La Motte Vauvert[5].
La *Garonne*	flûte.	
La *Biche*	id.	

1. Ci-dessus, p. 364. — A. M., B[4] 104.

2. Du Maine. « Est aisé. » G., 22 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; R., 19 juin 1771. C[1] 170.

3. Chevalier (appelé quelquefois baron) de Monteil. G., 15 août 1741; L., 11 févr. 1756; C., 2 mars 1762; CE., 4 mai 1779; LG., 8 févr. 1783. C[1] 169.

4. Hippolyte-Thomas-Marie. Fils d'un lieutenant de vaisseau; un frère, lieutenant de vaisseau, mort au service. G., 11 mars 1746; L., 1[er] janv. 1761; RC., 8 juin 1777. C[1] 170.

5. De l'évêché de Saint-Malo. Neveu de M. de Saint-Pern, lieutenant général. G., 6 juil. 1750; L., 1[er] janv. 1761; C., 3 fév. 1776; cassé et rayé des listes, le 21 mars 1779, pour avoir frété pour le commerce à l'île de France et à Pondichéry. C[1] 171.

XIV

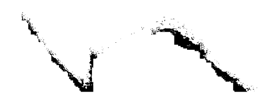
ESCADRE DE D'ACHÉ AU COMBAT DU 10 SEPTEMBRE 1759[1]

I. — Vaisseaux du roi

Le *Zodiaque*	74 c.	CE. : Comte d'Aché[2]. M. : Monteil[3]. L. : de Gotho cadet[4], Saint-Léger[5]. — Blossac chevalier de La Bourdonnaye[6]; Du Deffais[7].
Le *Minotaure*	74	CE. : Froger de l'Éguille. L. : chevalier de La Tullaye[8], Gaudion d'Ardillières de La Tallerie[9], Peynier[10].
L'*Illustre*	64	CC. : de Ruis[11]. L. : chevalier de Cours Lussaignet[12], chevalier de La Cardonnie[13].
L'*Actif*	64	CC. : D'Isle Beauchesne[14]. L. : chevalier de Réals[15], Du Croizet chevalier de Retz[16], de Gourselas[17].

II. — Vaisseaux de la compagnie

Le *Centaure*	68	Surville aîné.
Le *Comte de Provence*	58	La Chaise.



Le *Vengeur*	54 c.	Cristy Pallière.
Le *Saint-Louis*	54	Joannis.
Le *Duc d'Orléans*	54	Surville cadet.
Le *Duc de Bourgogne*	54	Mahy.
Le *Fortuné*	54	Beaulieu.

III. — Frégates

La *Sylphide*	30
La *Pénélope*	30

1. Ci-dessus, p. 381. — A. M., et Troude, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 408.

2. Anne-Antoine. Né à Arbois le 10 oct. 1702. A eu quatre parents dans la marine, dont un chef d'escadre. G., 17 août 1717; C., 10 octobre 1743; CE., 10 août 1756; LG., 1er juil. 1761; VA. ès mers du Ponant, 24 août 1770; † 11 févr. 1780, Brest. C[1] 165, 166, C[7].

3. Le baron de Monteil, faisant fonction de major sur le *Zodiaque*, commanda aussi la *Sylphide* au cours de cette campagne. C[1] 169.

4. Frère de Gotho l'aîné. GE., 15 mai 1737; L., 23 mai 1754; tué, 10 sept. 1759. C[1] 168.

5. G., 9 avr. 1745; L., 15 mai 1756; † 1762, Saint-Domingue. Embarqué d'abord sur le *Minotaure*, il était passé sur le *Zodiaque*; au combat du 10 sept. 1759, il remplaça d'Aché et Gotho, l'un blessé, l'autre tué. C[1] 169.

6. CM. GE., 28 juil. 1741; L., 15 mai 1756; tué, 29 avr. 1758. C[1] 169.

7. G., 13 janv. 1744; L., 15 mai 1756; tué, 3 août 1758. C[1] 169.

8. G., 19 juil. 1738; LA., 17 mai 1751; C., 15 janv. 1762; directeur d'artillerie, 30 nov. 1776; † mars 1778, Brest. C[1] 168.

9. De Rochefort. Fils d'un trésorier de ce port. G., 30 oct. 1743; L., 15 mai 1756; tué, 10 sept. 1759. C[1] 169.

10. GE., 24 sept. 1744; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; CE., 11 mars 1784. C[1] 170.

11. De Port-Louis. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau; frère du contrôleur de Rochefort et du commissaire de la marine. G., 10 juin 1734; C., 17 avr. 1757; cassé, 11 mai 1762; rétabli, 1764. C[1] 168.

12. G., 15 déc. 1745; L., 17 avr. 1757; cassé, 11 mai 1762. C[1] 169.

13. Jacques de Boutier, chevalier de La Cardonnie. De Villeneuve d'Agen. Né, 1727. G., 12 janv. 1746; E., 17 mai 1751; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784; R., 1er déc. 1784; † nov. 1791,

Saint-Domingue. C[1] 170. Cf. H. DE FONTAINE DE RESBECQ, *R. M. C.*, t. XLII.

14. De Saintonge. G., 3 avr. 1734; C., 17 avr. 1757; CE., 9 nov. 1776; † 23 déc. 1776, Paris. C[1] 168.

15. De Rochefort. Deuxième fils du capitaine de vaisseau mort au service le 16 nov. 1752. Ils sont quatre frères au service. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771; RCE., 7 janv. 1782. C[1] 169.

16. D'Auvergne. G., 15 sept. 1741; L., 15 mai 1756; CF., 18 août 1767; C., 18 févr. 1772; RCE., 16 déc. 1786. C[1] 169.

17. De la Martinique. Fils d'un capitaine de vaisseau mort au service. G., 21 mai 1745; L., 17 avr. 1757; R., 18 août 1772. C[1] 169.

XV

ÉTAT ABRÉGÉ DE LA MARINE DU ROI. — ANNÉE 1773[1]

I. LISTE GÉNÉRALE DES OFFICIERS DE LA MARINE

Amiral

1734. M. le duc de Penthièvre.

Vice-amiraux : 2

1756. Comte de Conflans Brienne, maréchal de France en 1758, VA. ès mers du Levant.
1770. Comte d'Aché, VA. ès mers du Ponant.

Lieutenants généraux : 9

1763. Comte d'Estaing[2], commandant la marine à Brest.
1764. Prince de Bauffremont Listenois.
Comte d'Aubigny.
De Bompar, commandant la marine à Toulon.

1. Ci-dessus, p. 404. — A. M., G 35, G 36.

2. Charles-Henri-Théodat d'Estaing du Saillans, comte d'Estaing. Né au château de Ravel (dép[t] du Puy-de-Dôme), le 28 nov. 1729. Mousquetaire, 5 nov. 1745; colonel du régiment de Rouergue, 1[er] janv. 1748; brigadier, 18 nov. 1756; maréchal de camp, 20 févr. 1761; lieutenant général des armées de terre, 25 juil. 1762; CE., 1[er] oct. 1762; LG. et gouverneur des îles sous le Vent, 27 déc. 1763 inspecteur général et commandant de la marine à Brest, 18 août 1772; VA. ès mers d'Asie et d'Amérique, 6 févr. 1777; amiral de France, 6 mars 1792; décapité, 28 avr. 1794, Paris. Sa femme était une petite-fille du vice-amiral et maréchal de France Chateau-Renault. C[1] 174, C[7]. Cf. Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, t. III, p. 197.

1766. Comte de Roquefeuil.
1769. Marquis de Saint-Aignan.
Comte de Cousages La Rochefoucauld[1].
1771. Chevalier prince de Rohan.
Vicomte de Morogues.

Chefs d'escadre : 22

1754

De Franssures Villers[2].

1755

Marquis Du Quesne Menneville[3].

1764

De Maurville[4], commandant la marine à Rochefort.
Bailli de Raimond d'Eaux.
Sabran de Grammont.
Rochemore La Devèze.
Comte de Pannat.
Vicomte de Bouville[5].
D'Orvilliers.
Du Chaffault de Besné.

1767

Mercier.
Commandeur de Glandevez cadet[6], commandant la marine à Marseille.

1. G., 1er févr. 1735; L., 1er févr. 1746; C., 1er janv. 1747; CE., 1er oct. 1764; LG., 24 sept. 1769; VA. ès mers du Ponant, 7 juil. 1782; † 7 mars 1784, Paris. Il n'exerça aucun commandement depuis 1760. C¹ 166.

2. De Compiègne. « Bon officier, fort sage et sachant bien son métier. » G., 21 mai 1705; L., 10 mars 1734; C., 1er mai 1741; CE., 1er janv. 1754; † 5 mars 1775, le Havre. C¹ 166, C⁷.

3. Ange Du Quesne, seigneur de Menneville, troisième fils de Du Quesne-Monnier. Né à Toulon, originaire de Dieppe. G., 13 janv. 1714; L., 1741; C., 25 août 1749; gouverneur lieutenant général de la Nouvelle-France, 1er mars 1752; CE., 25 sept. 1755; RLG., 8 avr. 1776; † 17 sept. 1778, Antony (Seine). C¹ 166. Cf. Jal, *Abraham Du Quesne*, t. II, p. 575.

4. Hippolyte-Bernard Bidé de Maurville, né le 29 janv. 1701. G., 1715; CE., 1764; commandant la marine à Rochefort, 1772; LG., 1775; † 29 janv. 1784. Ses cinq fils furent officiers de marine. C⁷.

5. Jubert de Bouville; « se fait appeler le vicomte de Bouville. » D'Orléans. Fils d'un intendant d'Orléans qui avait été garde de la marine. G., 31 déc. 1721; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; CE., 1er oct 1764. C¹ 166. Cf. la *Notice sur le vicomte de Bouville*, par H. de Fontaine de Resbecq, Paris, 1873.

6. De Provence. Six de ce nom dans la marine ou les galères. De

De Breugnon [1], commandant la marine à Brest.

1771

Villars de La Brosse.
De La Touche [2].
Dabon.
Chevalier Fouquet.
Comte de Grimaldi.
Vicomte de Roquefeuil, commandant les gardes du pavillon.
La Jonquière Taffanel.
De Voutron [3].
De Broves.

DÉPARTEMENT DU PONANT

DIVISION AMIRALE

Composée des brigades de Brest et de Saint-Malo

Capitaines de vaisseau : 44

BRIGADES	Lieutenants de vaisseau	Capitaines de brûlot	Enseignes de vaisseau	Lieutenants de frégate	Aides de port	Capitaines de flûte	Gardes du pavillon et de la marine	TOTAL
Brest	39	2	39	2	1	1	40	124
Saint-Malo . .	38	4	37	3	1	1	40	124
	77	6	76	5	2	2	80	248

l'ordre de Malte. GE., 18 août 1713; L., 1er avr. 1740; C., 1er janv. 1749; CE., 18 août 1767; † 31 mars 1774, Marseille. C¹ 166.

1. Pierre-Claude Haudenau comte de Breugnon. Fils d'un chef d'escadre. G., 4 janv. 1733; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; CE., 18 août 1767; a commandé la marine à Brest, 8 nov. 1772-12 févr. 1775; LG., 1er mars 1779. C¹ 168.

2. Il s'agit de Le Vassor de La Touche.

3. Hubert-Henri-Nicolas. Porté sur les listes depuis 1778 sous le nom de comte de Voutron. Né à Rochefort, 1714. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau; petit-neveu du chef d'escadre Du Quesne Guitton. G., 26 mai 1729; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; B., 25 mars 1765; CE., 25 août 1771; † 16 sept. 1780, Rochefort. C¹ 167, C⁷.

DIVISION VICE-AMIRALE

Composée des brigades de Rochefort et de Bordeaux

Capitaines de vaisseau : 35

BRIGADES	Lieutenants de vaisseau	Capitaines de brûlot	Enseignes de vaisseau	Lieutenants de frégate	Aides de port	Capitaines de flûte	Gardes du pavillon et de la marine	TOTAL
Rochefort . .	38	4	36	2	1	1	40	122
Bordeaux. . .	34	3	36	3	2		39	117
	72	7	72	5	3	1	79	239

DIVISION CONTRE-AMIRALE

Composée des brigades de Bayonne et du Havre

Capitaines de vaisseau : 44

BRIGADES	Lieutenants de vaisseau	Capitaines de brûlot	Enseignes de vaisseau	Lieutenants de frégate	Aides de port	Capitaines de flûte	Gardes du pavillon et de la marine	TOTAL
Bayonne . . .	36	3	38	3	1	1	40	122
Le Havre. . .	38	3	38	3	2		40	124
	74	6	76	6	3	1	80	246

DÉPARTEMENT DU LEVANT

DIVISION AMIRALE

Comprenant les brigades de Toulon et de Marseille

Capitaines de vaisseau : 52

BRIGADES	Lieutenants de vaisseau	Capitaines de brûlot	Enseignes de vaisseau	Lieutenants de frégate	Aides de port	Capitaines de flûte	Gardes du pavillon et de la marine	TOTAL
Toulon . . .	46	4	39	2	2	1	40	134
Marseille. . .	47	4	39	1	2	1	40	134
	93	8	78	3	4	2	80	268

Récapitulation

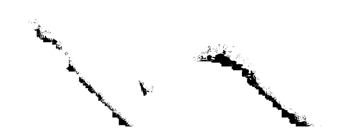
Amiral	1
Vice-amiraux.	2
Lieutenants généraux.	9
Chefs d'escadre	22
Capitaines de vaisseau	175
Lieutenants de vaisseau	316
Capitaines de brûlot	27
Enseignes de vaisseau	302
Lieutenants de frégate	19
Aides de port.	12
Capitaines de flûte.	6
Gardes du pavillon et de la marine.	319
Officiers d'épée	1210

II. LISTE DES VAISSEAUX SUIVANT LEUR RÉPARTITION ENTRE LES HUIT BRIGADES DU CORPS ROYAL DE MARINE

BRIGADE DE BREST			BRIGADE DE SAINT-MALO		
Vaisseaux	Canons	Construction	Vaisseaux	Canons	Construct.
La *Bretagne*	100	1766	Le *Duc de Bourgogne*	80	1751
La *Victoire*	74	1770	Le *Diligent*	74	1763
Le *Glorieux*	74	1756	Le *Minotaure*	74	1757
Le *Sceptre*	74	1747	L'*Actif*	74	1752
Le *Protée*	64	1770	Le *Fendant*	64	1755
Le *Roland*	64	1749	Le *Sphinx*	64	1755
Le *Lion*	64	1749	L'*Artésien*	64	1765
Le *Ferme*	56	1763	L'*Hippopotame*	50	1749
Le *Fier*	50	1746			

BRIGADE DE ROCHEFORT			BRIGADE DE BORDEAUX		
La *Couronne*	80	1749	Le *Saint-Esprit*	80	1765
Les *Six Corps*	74	1762	Le *Conquérant*	74	1745
Le *Robuste*	74	1758	L'*Orient*	74	1756
Le *Palmier*	74	1762	Le *Protecteur*	64	1751
Le *Vengeur*	64	1757	Le *Bizarre*	64	1763
Le *Brillant*	64	1757	L'*Union*	64	1763
Le *Réfléchi*	64	1757	L'*Indien*	64	1768
L'*Amphion*	50	1748	Le *Mars*	64	1769
			Le *Bordelais*	56	1763

BRIGADE DE BAYONNE			BRIGADE DU HAVRE		
La *Ville de Paris*	90	1758	Le *Royal Louis*	116	1759
Le *Citoyen*	74	1764	Le *Bien-Aimé*	74	1769
Le *Diadème*	74	1756	Le *Zodiaque*	74	1756
L'*Intrépide*	74	1747	Le *Dauphin Royal*	70	1738
L'*Actionnaire*	64	1767	Le *Northumberland*	68	1744
L'*Éveillé*	64	1752	L'*Alexandre*	64	1770
Le *Solitaire*	64	1758	Le *Triton*	64	1746
Le *Flamand*	56	1763	Le *Saint-Michel*	60	1741



BRIGADE DE TOULON			BRIGADE DE MARSEILLE		
Vaisseaux	Canons	Construction	Vaisseaux	Canons	Construct.
Le *Languedoc*	80	1763	Le *Tonnant*	80	1740
Le *César*	74	1767	Le *Destin*	74	1770
Le *Marseillais*	74	1763	La *Bourgogne*	74	1763
Le *Protecteur* [1]	74	1757	Le *Zélé*	74	1762
Le *Guerrier*	74	1751	Le *Souverain*	74	1755
Le *Fantasque*	64	1756	Le *Vaillant*	64	1752
Le *Hardi*	64	1748	La *Provence*	64	1752
Le *Caton*	64	1770	Le *Sagittaire*	50	1760

Récapitulation des vaisseaux et autres bâtiments

BRIGADES	Vaisseaux	Frégates	Caraques	Chebecs	Barques	Galiotes	Flûtes	Cotres	TOTAUX
Brest . . .	9	5	3				1	1	19
Saint-Malo .	8	4	4				1	1	18
Rochefort. .	8	4	2				3	1	18
Bordeaux. .	9	4	3				2	2	20
Bayonne . .	8	5	2				2	1	18
Le Havre. .	8	5	2				2	2	19
Toulon. . .	8	5	1	3	1	1			19
Marseille . .	8	4	1	3	1	2			19
	66	36	18	6	2	3	11	8	150

1. Cette liste officielle (G 36) donne deux fois le nom du *Protecteur*, dans la brigade de Bordeaux et dans la brigade de Toulon. On ne voit pas par quel nom de vaisseau remplacer le nom du vaisseau de Bordeaux. Pour le nom du vaisseau de Toulon, il est exact.

III. LISTE GÉNÉRALE DES OFFICIERS D'ADMINISTRATION DE LA MARINE

Intendants de la marine.	6[1]
Intendants des colonies	2
Commissaires généraux de la marine . .	14
Inspecteur de la marine.	1[2]
Commissaires ordinaires de la marine. .	68
Commissaires aux classes	31
Gardes-magasins	8
Sous-commissaires de la marine et des classes	122
Ingénieurs constructeurs en chef . . .	4[3]
Ingénieurs constructeurs ordinaires. . .	12
Sous-ingénieurs constructeurs	11
Ingénieurs des ouvrages des ports et arsenaux	11
Officiers d'administration. .	290

1. 1749. Paris. Hocquart, ayant l'inspection générale des classes. Frère du capitaine de vaisseau Hocquart de Blincourt.
1764. La cour. Rodier, en survivance.
1757. Brest. De Ruis Embito de La Chesnardière.
1760. Paris. Pellerin, intendant des armées navales.
1771. Rochefort. Daubenton.
1772. Toulon. Bourgeois de Gueudreville. Frère du ministre Bourgeois de Boynes.

2. Duhamel Du Monceau.

3. Rochefort. Clairain Deslauriers. — Brest. Ollivier. — Lorient. Groignard. — Toulon. Coulomb.

XVI

ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1772 [1]

Vaisseaux :		
L'*Alexandre*	64 c.	Général de l'escadre : D'Orvilliers.
		CPN. : Marchainville comte Du Bosc [2].
		CS. : marquis de Vaudreuil.
Le *Fier*	50	CE. : Du Chaffault de Besné.
		CPN. : Laccary.
		CS. : comte de Vaudreuil.
L'*Hippopotame*	50	CE. : comte de Breugnon.
		CPN. : Boulainvilliers de Croy.
		CS. : De Beausset.
Frégates :		
La *Terpsichore*	30	CC. : La Touche Tréville.
		CS. : De Chérisey.
La *Dédaigneuse*	26	CC. : commandeur Desnos Champmeslin [3].
		CS. : Du Breil chevalier de Rays.
La *Tourterelle*	26	CC. : vicomte de Rochechouart [4].
		CS. : chevalier de Dampierre [5].
L'*Aurore*	26	CC. : De La Tullaye.
		CS. : chevalier de Réals.
L'*Oiseau*	26	CC. : De Plas [6].
		CS. : Basterot de La Barrière.
L'*Aigrette*	26	CC. : Boisseau de La Galernerie [7].
		CS. : chevalier de Retz.

Corvettes :

L'*Isis*	16 c.	CC. : chevalier de Grasse Du Bar [8].
Le *Cerf-volant*	16	CC. : La Motte-Picquet [9].
Le *Serin*	14	CC. : marquis de Nieul Ponte [10].

Cotres :

Le *Moucheron*, le *Lévrier*, la *Puce*.

1. Ci-dessus, p. 405. — A. M., B^4 118.

2. De Normandie. « Fort à son aise. » G., 27 nov. 1730; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; B., 25 mars 1765; † 8 sept. 1772, Brest. C^1 167.

3. Plus tard bailli. Voir p. 477.

4. G., 1er janv. 1741 ; L., 17 mai 1751 ; C., 17 avr. 1757 ; CE., 9 nov. 1776 ; LG., 12 janv. 1782. C^1 168.

5. CM. Huit de ce nom dans la marine. G , 11 déc. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C^1 169.

6. De Provence. G., 4 mai 1732; L., 1er avr. 1748; C., 17 avr. 1757; B., 25 mars 1765. C^1 167.

7. De Saintonge. G., 3 avr. 1734; L., 17 mai 1751; C., 15 janv. 1762; CE., 1er juin 1778; R., 21 juin 1784. C^1 168.

8. François-Joseph-Paul, chevalier de Grasse Du Bar, plus tard comte de Grasse. Trois de ce nom dans la marine et les galères. Né au Bar-sur-Loup, diocèse de Grasse, le 13 sept. 1722. CM. Quitté l'Ordre pour se marier. G., 22 juil. 1734; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; commandant de la brigade de Saint-Malo, 10 mars 1773; CE., 1er juin 1778; LG., 22 mars 1781; † 11 janv. 1788, Paris. C^1 165, 168, C^7. — Dans la campagne d'Amérique, Grasse se titrait lui-même : François-Joseph-Paul de Grasse, des princes souverains d'Antibes, marquis de Grasse-Tilly.

9. Jean-Guillaume-Toussaint de La Motte-Picquet de La Vinoyère. Fils d'un conseiller au parlement de Rennes. Né le 1er nov. 1720, à Rennes. G., 11 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; CE., 1er juin 1778; LG., 12 janv. 1782; † 10 juin 1791, Brest. C^1 168, C^7.

10. De Saintonge. G., 22 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C^1 170.

XVII

EXPÉDITION DU MAROC EN 1765[1]

L'*Utile*	60 c.	CE. : Du Chaffault de Besné.
		CS. : La Touche Beauregard.
La *Terpsichore*	30	Marchainville comte Du Bosc.
L'*Héroïne*	30	chevalier de Grasse Du Bar.
La *Licorne*	26	comte de Breugnon.
La *Chimère*	26	chevalier de Laugier Beaucouse.
La *Gracieuse*		chevalier Dapchon.
La *Pléiade*		chevalier de Sémerville[2].
La *Topaze*		comte de Barjeton Verelause.
La *Biche*		chevalier Roussel de Préville.
Le *Singe*	chebec	chevalier de Suffren.
Le *Caméléon*	id.	comte de Framont.
Le *Renard*	id.	Desmichels Champorcin[3].
Le *Séduisant*	id.	comte de Damas[4].
La *Salamandre*	galiote	Du Bourguet[5].
L'*Etna*	id.	De Vialis[6].
L'*Hirondelle*	barque	Beaussier Châteauvert[7].
Le *Danube*	flûte	baron de Bombelle[8].

1. Ci-dessus, p. 410. — A. M., B⁴ 109.

2. De Normandie. Fils cadet d'un enseigne de vaisseau. G., 12 août 1735; L., 11 févr. 1756; C., 18 févr. 1772; R., 22 mai 1775. C¹ 168.

3. De Provence. G., 14 janv. 1742; L., 15 mai 1756; CF., 18 août 1767; C., 18 févr. 1772; tué, 6 juil. 1779, au combat de la Grenade. C¹ 169.

4. De Provence. Cinq de ce nom dans la marine. G., 24 févr. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; † 1784. C[1] 170.

5. G., 21 nov. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; R., 22 févr. 1774. C[1] 169.

La *Salamandre* avait pour lieutenant le chevalier de Clavières : G., 18 sept. 1751; L., 1er oct. 1764; C., 4 avr. 1777; † 31 janv. 1784, Goa (Inde). « Gentilhomme d'une des plus anciennes races militaires du Vivarais, résidant à Tournon. Plusieurs parents dans la marine. A eu trente officiers de son nom et de sa même maison tués dans le régiment d'Auvergne. » C[1] 171.

6. Fils aîné de l'ingénieur en chef de Toulon. « Ils sont trois frères au service. N'est pas riche. » G., 12 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; † 8 août 1783, Fort-Royal (Martinique). C[1] 170.

7. Porté sur les listes, jusqu'à la décision du 16 mai 1768, sous le nom de Beaussier Montauban. Aide de port, juin 1746; LP., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; R., 21 mars 1779. C[1] 170.

8. De la Louisiane. Neveu du lieutenant général. G., 6 juil. 1750; L., 1er oct. 1764; C., 4 avr. 1777; directeur des constructions, 19 oct. 1781; directeur de l'artillerie, 28 déc. 1782; † 26 avr. 1783, Rochefort. La flûte le *Danube*, qu'il commandait en 1765, avait porté des vivres à l'escadre de Du Chaffault à Cadix; de là, elle avait touché à Sainte-Croix de Ténériffe. C[1] 171. — M. de Bombelle, « comme administrateur, n'a personne qui puisse lui être comparé. » B[4] 183, fol. 181.

ADDITIONS ET CORRECTIONS

Page 10, ligne 18. Au lieu de Duguay-Trouin, lire : Du Guay-Trouin.

Page 12, ligne 1. Même observation.

Page 19, ligne 18. Au lieu de Belle-Isle, lire : Belle-Ile.

Page 24. Jacques-Auguste bailli de Bellefontaine de La Malmaison. De Paris. E., 31 mars 1665; L., 1667; C., 12 déc. 1673; CE., 1er janv. 1703; LG., 6 oct. 1712; † 23 janv. 1720, Toulon. C[1] 161.

Page 24, ligne 25. Au lieu de Vatan, lire : Vattan. — Le bailli de Vattan, de Normandie. G., 24 déc. 1680; L., 1er janv. 1691; C., 1er janv. 1703; commandant des gardes-marine de Toulon, 17 avr. 1714; CE., 27 mars 1728; † 1er août 1738, Toulon. C[1] 161.

Page 25. Girardin de Vauvré. E., 1665; commissaire ordinaire de la marine, janv. 1670; commissaire général de la marine; intendant de la marine; conseiller du conseil de la marine; mort à Paris (s. d.). C[1] 161.

Page 31, ligne 21. Au lieu de Duguay-Trouin, lire : Du Guay-Trouin.

Page 32, ligne 6. Même observation.

Page 105. Gaspard Gousset comte de La Rochalart Dardain. Volontaire, 26 mars 1675; G., 1er déc. 1676; L., 1er janv. 1684; C., 1er janv. 1689; CE., 13 janv. 1720; LG., 8 juin 1730; VA. du Levant, 1er janv. 1745; † 7 janv. 1745. Rochefort. C[1] 161.

Page 105. Champigny de Noroy, frère de l'intendant mort à Brest. G., 3 févr. 1693; CF., 25 nov. 1712; gouverneur de la Martinique, 1er nov. 1720; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; † mai 1754. C[1] 166.

Page 108. Claude-Gabriel marquis d'O de Villers. Volontaire, 29 mars 1673; L., 1er janv. 1682; C., 5 avr. 1687; CE., 1er avr. 1702; LG., 27 déc. 1707; † 17 mars 1728. Paris. C[1] 161.

Page 109. Joseph de Mons. De Guienne. Volontaire, 26 mars 1672; G., 20 avr. 1673; L., 26 janv. 1680; C., 1er nov. 1689; CE., 10 déc. 1720; † 2 oct. 1731. C[1] 161.

Page 109. Nicolas de Grandpré. G., 1er déc. 1676; C., 1er janv.

1696; CG., 1er nov. 1705; CE., 27 mars 1728; † 27 oct. 1731, Toulon. C¹ 161.

Page 110, note. Le marquis de Vienne de Busserolles. G., 20 févr. 1680; L., 1er janv. 1691; C., 10 juin 1706; CG., 1er déc. 1727; gouverneur général à Saint-Domingue, 5 févr. 1731; † 4 févr. 1732, Saint-Domingue. C¹ 161.

Page 110, note. De Saint-Germain. G., 1er févr. 1692; M., 25 janv. 1712; inspecteur, 10 mars 1734; RCE., 1er avr. 1744. C¹ 161.

Page 110, note. Au lieu de : le *Griffon*, lire : le *Grafton*.

Page 117. De Barail ou De Barailh. Fils d'un juge de Monclar d'Agenais. « Homme zélé, mais violent et entreprenant, voulant faire le métier des autres, surtout des intendants, commissaires, etc., avec lesquels il a eu différentes prises à ce sujet. » G., 1er mars 1689; L., 25 nov. 1712; C., 1737; CE., 1er mai 1741; LG., 7 févr. 1750; VA., 25 août 1753; † 25 août 1762. C¹ 165, 166.

Page 117. Clément Charry comte Des Gouttes. De Moulins. G., 10 avr. 1704; L., 25 nov. 1712; LGM., 21 avr. 1727; C., 1er oct. 1731; péri dans l'embrasement du *Fleuron*, qu'il commandait, 2 févr. 1745, Brest. C¹ 161.

Page 118. Claude de Beauharnais de Beaumont. D'Orléans. G., 1er janv. 1691; L., 1er juil. 1703; CF., 25 nov. 1712; C., 17 mars 1727; † 17 janv. 1738, à la Boèche ou la Chaussée, près d'Orléans. C¹ 161.

Page 119. Le comte René de Chateaubriand, père de l'écrivain, prit part, comme volontaire — il avait alors environ quinze ans, — à l'expédition de Danzig; il reçut deux blessures au combat où fut tué Plélo. Pendant la guerre de Sept ans, il arma en course cinq navires de Saint-Malo. *Mémoires d'outre-tombe*, édition Biré, t. I, p. 454.

Page 120, ligne 6. Au lieu de Parcevaux, lire : Parsevaux. — René Kéramel de Parsevaux. De Bretagne. G., 18 févr. 1699; L., 25 nov. 1712; † 17 janv. 1750, Brest. C¹ 161.

Page 128. D'Osères de Pardaillan. D'Angoumois. G., 1er mai 1705; L., 17 mars 1727; C., 1er oct. 1731; gouverneur de M. de Penthièvre; commandant des gardes du pavillon à Toulon, 1er févr. 1734; tué, commandant l'*Aquilon*, 6 août 1741. C¹ 161.

Page 128. Lizardais. De Bretagne. G., 3 mai 1706; C., 1er mai 1741; CA., 17 févr. 1750; † 12 déc. 1753, Rochefort. C¹ 161.

Page 129. Charles d'Augé, marquis de Sainte-Maure. Du Médoc. E., 1er mars 1673; C., 12 janv. 1682; CE., 8 oct. 1712; LG., 1er nov. 1720; VA. du Levant, 8 juin 1730; † 23 sept. 1744, Paris, rue Férou. C¹ 161.

Page 130. Comte de Roquefeuil, « qui était officier de grande réputation. » D'Avignon. G., 20 mars 1681; L., 1er janv. 1691; C., 1er janv. 1703; CE., 25 mars 1728; LG., 1er mai 1741; † 8 mars 1744, en mer, « à une lieue du cap de Godéteur (?), d'une goutte remontée ». C¹ 161, 166; B⁴ 56.

Page 130. Boulainvilliers. G., 1er févr. 1703; L., 17 mars 1727; C., 1er avr. 1738; péri, commandant le *Bourbon*, 12 avr. 1741. C[1] 161.

Page 131, ligne 5. Dans la note qu'il rédigea, après la campagne d'Amérique, sur Boulainvilliers de Croy, capitaine de pavillon du *Languedoc*, d'Estaing rappelle « la conduite de son père qui s'immola sur le *Bourbon*, qui ne voulut point abandonner ce vaisseau coulant sous ses pieds, qui nomma froidement ceux qu'il arrachait à une mort certaine en les faisant embarquer dans le canot ou dans la chaloupe où il ne voulut point entrer, parce que son devoir de capitaine l'en empêchait, et parce que, s'il eût abandonné son vaisseau, la foule qu'il n'aurait pu contenir aurait submergé les deux embarcations. Le fils d'un tel homme, qui a considéré son père s'enveloppant dans son manteau et qui l'a vu, de ses propres yeux, couler bas, m'a paru d'un si grand exemple pour tous les sujets du roi que j'ai fortement désiré de l'avoir.... » B[4] 169.

Page 132, ligne 8. Mandelot de Laucez servait en second sur le *Diamant*; un brevet de pension de mille livres (mai 1741) rappelle qu'il s'était distingué dans ce combat. C[7].

Page 132, ligne 10. Au lieu de d'Estourmel, lire : d'Estourmelles. — Le commandeur d'Estourmelles. G., 30 avr. 1707; L., 25 nov. 1712; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; R., 1er mars 1747. C[1] 161, C[7].

Page 132. Marquis d'Épinay Beaugroult. G., 26 avr. 1692; C., 17 mars 1727; CE., 1er janv. 1745; LG., 17 mai 1751; † 4 janv. 1752. C[1] 166.

Page 141, note. Au lieu de dix-sept ans et demi, lire : quatorze ans et demi.

Page 144. Tayac de Calvimont. De Guyenne. G., 25 nov. 1732; E., 1er mai 1741; R., 1760. C[1] 168.

Page 147. Chevalier de Fontette. GE., 1705; capitaine de galère, 1er oct. 1732; CE., 1er janv. 1754; † 15 mars 1767. C[1] 166.

Page 154, note. Louis de Nouailles d'Aymé. De Brest. Fils d'un ancien lieutenant de port. « Bon officier, qui a eu le commandement des troupes pour l'expédition contre les sauvages Natchez, à la Louisiane, en 1739. » G., 29 mai 1697; C., 1er avr. 1738; † 16 mars 1755. C[1] 166.

Page 155, note. Bullion de Montlouet. De Paris. Fils d'un lieutenant de vaisseau G., 1er oct. 1705; M., 1er mai 1741; CE., 1er janv. 1754; † 21 avr. 1772, Brest. C[1] 166.

Page 155, note. Pierre de Blouet, chevalier de Camilly. De Normandie. CM. G., 1689; CE., 10 mars 1734; LG., 1er janv. 1745; VA., 17 mai 1751; † 22 juil. 1753. C[1] 166.

Page 156, ligne 3. Dans sa dépêche du 5 mars 1744, Roquefeuil dit que l'escadre a relâché « à la pointe de Péré, à la côte d'Angleterre, peu distante... du pas de Calais. » Il est probable qu'il

désigne ainsi le cap Berry, à l'entrée de Tor Bay, et assez loin du pas de Calais proprement dit.

Page 161, note. Au lieu de Mevedern, lire : Mesedern.

Page 163. Comte de Macnemara. D'origine irlandaise; né en France. « Très aisé par le mariage qu'il a fait avec une Irlandaise de l'Amérique. » Page du duc de Bourbon. G., 5 avr. 1708; M., 10 mars 1734 ; commandant des gardes-marine à Rochefort, 1er avr. 1745; CE., 1er avr. 1748 ; LG., 1er sept. 1752; VA. du Levant, 17 oct. 1756; † 18 oct. 1756, Rochefort. C[1] 165, 166.

Son frère cadet, Claude-Matthieu de Macnemara, « aussi fort à son aise par son mariage avec une Américaine. » G., 20 oct. 1708, L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1746; R., 15 janv. 1762; † déc. 1766. C[1] 165. Il eut trois fils dans la marine. — Eugène Forgues vient de publier (Paris, 1901) : *Histoire d'un Sept irlandais : les Macnamara.*

Page 165, ligne 7. Au lieu de Belle-Isle, lire : Belle-Ile.

Page 166. Jean-Baptiste-Louis-Frédéric de Roye de La Rochefoucauld, duc d'Anville. Né le 17 août 1709. LG. des galères en survivance de son père, 7 déc. 1720; LG., 1er janv. 1745; † 27 sept. 1746, à bord du *Northumberland*, à Chibouctou. C[1] 161.

Page 167, note. De Marnière. G., 30 juil. 1733 ; E., 1er mai 1741 ; L., 1er avr. 1748; C., 14 déc. 1756; B., 25 mars 1765; † 18 mars 1771, Brest. C[1] 167.

Page 168. Jacques-François Grout, chevalier de Saint-Georges, chef d'escadre de la compagnie des Indes, fit la campagne de 1747 avec le brevet de capitaine des vaisseaux du roi. C[7].

Page 170. Au lieu de Mac-Carty, lire : Mac-Carthy.

Page 170. Hocquart de Blincourt fut trois fois prisonnier des Anglais : en 1744, 1747, 1755, comme commandant de la *Médée*, du *Diamant*, de l'*Alcide*. C[1] 166.

Page 182. Des Roches. Il s'agit probablement du comte Jean-Gabriel-Cécile Du Dresnay Des Roches, frère aîné du major du *Soleil Royal* (p. 494). G., 1er janv. 1730; L., 1746 ; C., 1757 ; R., 1762; † 13 nov. 1772, Martinique. C[7].

Page 182, note. Périer l'aîné. Du Havre. Fils du capitaine de port de Dunkerque. « Un des bons officiers du roi, sachant bien son métier. » G., 8 avr. 1704; C., 1er avr. 1738; CE., 17 mai 1751; LG., 17 avr. 1757; † 1er avr. 1766, Brest. C[1] 161, 166.

Page 185, ligne 4. Au lieu de 30 novembre, lire : 20 novembre.

Page 185. Chevalier de Poulconcq. De Bretagne. G., 15 juil. 1705; L., 1er avr. 1738; C., 1er janv. 1746; R., 1757. C[1] 166.

Page 212, ligne 17. Au lieu de Fraussures, lire : Franssures.

Page 212, ligne 25. Au lieu de Dupuy, lire : Dupuis. « A presque toujours armé avec permission sur les vaisseaux de la compagnie des Indes et pour les particuliers. » G., 28 juin 1705; L., 1er mai 1741; C., 20 sept. 1749; commandant la marine à Port-Louis, 14 janv. 1753; † 27 juil. 1760, Port-Louis. C[1] 166.

Page 216. Missiessy. Fils d'un consul de Toulon, anobli par Louis XIV. G., 22 mars 1732; L., 1er janv. 1746; C., 15 mai 1756; B., 25 mars 1765; RCE., 14 mars 1776. C[1] 167.

Page 218, ligne 7. Au lieu de Boyne, lire : Boynes.

Page 218. Jean-Charles chevalier de Borda. Né le 4 mai 1733, à Dax. LP. surnuméraire, 1er oct. 1767; C., 13 mars 1779; inspecteur des constructions et de l'École des élèves ingénieurs à Paris, 24 oct. 1784; † 20 févr 1799, Paris. Dans le brevet du 22 octobre 1767, par lequel le duc de Praslin l'attacha au service de la marine, comme lieutenant de port surnuméraire, on lit ces mots : « M. le chevalier de Borda, ingénieur ordinaire du roi, qui, par ses talents pour tout ce qui est du ressort de la géométrie et de la mécanique, peut devenir utile pour les diverses opérations qui s'exécutent dans les ports. » C[1] 178, C[7].

Page 230. Dans le dossier personnel du comte ou baron Narbonne-Pelet-Melguiel, il est question de ses « deux mois ou environ d'adjonction au ministère », et de « plusieurs mémoires sur la marine, plans d'administration et tableaux économiques que les ministres du roi lui avaient demandés ». C[7].

Page 239, note. Laubépin. De Roanne. Neveu du chef d'escadre des galères. G., 1er janv. 1741 ; E., 1er janv. 1746; tué sur l'*Alcide*, 8 juin 1755. C[1] 169.

Page 240. De Moëlien. De Bretagne. G., 18 oct. 1719; L., 1er mai 1741; C., 23 mai 1754; † 1786, Brest. C[1] 167.

Page 256. Bory. G., 14 avr. 1734; L., 17 mai 1751; C., 17 avr. 1757; gouverneur et lieutenant général des îles sous le Vent, 13 févr. 1761 ; RCE., 27 mars 1766. C[1] 168.

Page 259, note. Charles-Pierre d'Éveux de Fleurieu. Né à Lyon, le 2 juil. 1738. G., 15 déc. 1755; enseigne de port, 1er juil. 1765; L., 1er oct. 1773; inspecteur en second du Dépôt des cartes et plans de la marine, 26 févr. 1775; RC. et directeur des ports et arsenaux, 1er nov. 1776; ministre de la Marine, 25 oct. 1790-15 avr. 1791 ; † 18 août 1810. C[1] 172; CHASSÉRIAU, *Notice sur le comte de Fleurieu*, 1856.

Page 278, ligne 4. Au lieu de Mandave, lire Maudave.

Page 280, ligne 11. Au lieu de est, lire : était. — Le *La Galissonnière* a été rayé de la liste de la flotte en 1894; sa dernière campagne a été celle de l'Extrême-Orient (1884-1885), où il faisait partie de l'escadre de l'amiral Courbet.

Page 295, ligne 30. Au lieu de Dantzig, lire : Danzig.

Page 307. Ruis Embito de La Chesnardière. Fils d'un lieutenant de vaisseau. Commis à la cour, 1er janv. 1720; commissaire à Rochefort, 1er janv. 1732; intendant à Rochefort, 12 juin 1757; à Brest, 1er déc. 1770; † 29 mai 1776, âgé d'environ soixante et onze ans, à Brest. *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 123.

Page 307. Du Pin de Belugard. Du Lyonnais. Fils d'un capitaine

de vaisseau. D'abord, officier d'infanterie; LA., 10 déc. 1720; C., 1er avr. 1748; R., 15 janv. 1762. C[1] 166.

Page 311, ligne 12. Au lieu de *Redoutable*, lire : *Raisonnable*.

Page 311, ligne 20. Au lieu de Maureville, lire : Maurville. — Le combat livré par le capitaine de l'*Aquilon* est du 17 mai 1756.

Page 311, note. Pépin de Belle-Isle. De Saint-Malo. L., 1er oct. 1747; C., 17 avr. 1757; RCE., 1er sept. 1767. C[1] 167.

Page 320, ligne 4. Au lieu de Mac-Carty, lire : Mac-Carthy.

Page 332, note. Galaup de La Pérouse. Du diocèse d'Albi. Parent du capitaine de vaisseau La Jonquière. G., 19 nov. 1756; L., 4 avr. 1777; C., à prendre rang, 4 avr. 1780; pris rang, 9 mai 1781. C[1] 173.

Page 347. Charles-Jean, comte d'Hector. Fils d'un enseigne. Né à Fontenay-le-Comte, 22 juil. 1722. G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 15 janv. 1762; CE., 4 mai 1779; commandant de la marine à Brest, 25 déc. 1779; LG., 14 août 1782; † 18 août 1808, Angleterre. C[1] 169.

Page 348. Chevalier de Boisberthelot. Neveu de Boisberthelot de Beaucourt, gouverneur de Montréal. G., 12 déc. 1755; E., 15 janv. 1762; L., 24 mars 1772; C., 1er févr. 1777; R., 21 nov. 1777. C[1] 172.

Page 348, note. Louis-Charles Du Couëdic de Kergoaler. Petit-fils du capitaine de la noblesse du département de Quimper. Né le 17 juil. 1740, au château de Kerguelenen, diocèse de Quimper. G., 24 août 1756; L., 4 avr. 1777; C., 11 oct. 1779; † 7 janv. 1780, à Brest, des suites des blessures qu'il reçut dans le combat de la *Surveillante* contre le *Québec* (7 oct. 1779). C[1] 173, C[7].

Page 353, note. Kerguelen de Trémarec. De Quimper. G., 6 juil. 1750; L., 1er mai 1763; C., 25 juil. 1772.

Page 361. Drucourt. G., 11 avr. 1719; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; gouverneur à l'île Royale, 1er févr. 1754; † 28 août 1762. C[1] 166.

Page 366, note. Baraudin. De Touraine. « Il sait la langue anglaise et a traduit les ordonnances de la marine de cette nation. » G., 16 mai 1738; E., 1er janv. 1746; passé à Londres pour se perfectionner dans la langue anglaise; L., 11 févr. 1756; C., 18 août 1767; B., 14 mars 1776; RCE., 4 avr. 1780. C[1] 168.

Page 366, note. Du Chaffault de Besné de La Forest. Fils du capitaine du *Tonnant* (p. 472). « Riche. » G., 1er janv. 1741; L., 11 févr. 1756; † 14 nov. 1758. C[1] 169.

Page 367. Kérusoret Le Borgne. G., 5 janv. 1722; L., 1738; C., 1748; CE., 1764; † nov. 1770. Sa veuve se remaria avec le comte d'Hector. C[7].

Page 368. Marquis de Beauharnais Beaumont. De Rochefort. Fils du capitaine de vaisseau (p. 118), neveu du lieutenant général. G., 8 juil. 1729; L., 1er mai 1741; C., 17 mai 1751; gouverneur lieutenant général des îles du Vent (à la Martinique), 1er nov. 1756; CE., 16 sept. 1764. C[1] 166.

Page 376. D'Après de Mannevillette (et non Mennevillette). Né au Havre, le 13 févr. 1707 ; capitaine des vaisseaux de la compagnie des Indes; inspecteur et garde du Dépôt des cartes, plans et journaux de l'Inde à Lorient; auteur du *Neptune oriental* ; † 1er mars 1780, Lorient. C7.

Page 384. Au lieu de Marnières, lire : Marnière.

Page 392. Clugny de Nuys. Intendant à Saint-Domingne, 1er janv. 1760; intendant à Brest, 18 nov. 1765; intendant général de la marine; adjoint au ministre, du 13 nov. 1770 au 8 avr. 1771; contrôleur général après Turgot. *État sommaire des Archives de la Marine*. p. 126, 374.

Page 400. Bougainville. L'ancien aide de camp de Montcalm fut nommé capitaine de vaisseau le 15 juin 1763; CE., 8 déc. 1779. C1 178.

Page 401. Comte Du Maitz de Goimpy Feuquières. Descendant de M. de Pas de Feuquières. G., 22 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C1 170.

Page 401, ligne 22. Au lieu de 1766, lire : 1767.

Page 401. Marquis de Verdun de la Crenne. De l'évêché d'Avranches. G., 5 avr. 1756; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779. C1 173.

Page 402. Boux. LF., 1758; CB., 26 janv. 1765; L., 1er févr. 1770; C., 24 mars 1772. C1 174.

Page 407. De Malide. Fils d'un capitaine aux gardes-françaises. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; R., 20 janv. 1776. C1 171.

Page 408 Marquis de Laubépin. De Franche-Comté. G., 17 sept. 1751; L., 1er oct. 1764; C., 4 avr. 1777. C1 171.

Page 408. De Bavre. De Boulogne-sur-Mer. G., 12 déc. 1755; L., 1er oct. 1773; C., 4 avr. 1780 ; R. avec le grade de brigadier, 16 janv. 1785. C1 172.

Page 418. Pierre-François de Béville. Né à Paris, le 21 juin 1721. Fils d'un marchand drapier de la rue Saint-Denis. Lieutenant au régiment de Lowendal, 9 juin 1746 ; rang de lieutenant-colonel de dragons, 27 avr. 1761; brigadier, 5 sept. 1778; maréchal général des logis de l'armée en Amérique septentrionale, mars 1780; maréchal de camp, 5 déc. 1781. Archives administratives de la Guerre : dossier *Béville*.

Page 424. Le Roy de La Grange. G., 1er août 1741; L., 11 févr. 1756; CA., 15 janv. 1762; CF., 1er oct. 1764; C., 15 nov. 1771; RCE., 25 oct. 1782. C1 169.

Page 434. Louis-François Carlet, marquis de La Rozière. Né au Pont d'Arches (Champagne), le 10 oct. 1733. Lieutenant au régiment de Touraine-infanterie, 13 avr. 1748; aide de camp du maréchal de Broglie, 1758; brigadier de dragons et commandant en second à Saint-Malo, 12 nov. 1770; maréchal de camp, 5 déc. 1781; créé marquis en 1779; émigré en 1791; † 7 avr. 1808, Lisbonne. Dans plusieurs de ses lettres il donne cette adresse : « Hôtel de Broglie,

rue de Varenne » ; ce qui est une preuve de ses relations étroites avec la famille de Broglie. Une longue lettre qu'il adressa à Choiseul, — de Broglie, le 20 janvier 1764, — se rapporte aux incidents de son séjour en Angleterre. Archives administratives de la Guerre : dossier *La Rozière*. — Divers mémoires attribués à La Rozière, ou réunis par lui, sur la reconnaissance des côtes anglaises ou des projets de descente : A. G., Angleterre, 1.

Page 491. L'appel de la note 24 doit suivre le nom de Lort de Vériguan, au lieu du nom de Meyronnet Saint-Marc.

Page 495, ligne 20. Au lieu de Daubenton, Des Touches [26], lire : Daubenton [26], Des Touches [27].

Page 495, ligne 22. Au lieu de Lizardais [27], lire : Lizardais [27 bis].

Page 512, ligne 23. Du Chaffault de Besné figure comme amiral, et non vice-amiral, sur la revue du 15 mars 1792, en compagnie du duc d'Orléans (Philippe-Égalité) et de d'Estaing ; ce ne fut d'ailleurs pour lui qu'un titre honorifique, d'après cette apostille : « a marqué que son âge et ses infirmités ne lui permettaient plus d'offrir son zèle et ses services. » *État sommaire des Archives de la Marine*, p. 180, 194.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE PERSONNES

L'astérisque indique la mention la plus importante

A

B

D

E

F

G

H

Q

T

U

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE BATEAUX

FRANÇAIS

ANGLAIS

ESPAGNOLS

RUSSE

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES PRINCIPAUX NOMS GÉOGRAPHIQUES

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE V

LA POLITIQUE MARITIME DE MONSIEUR LE DUC ET DU CARDINAL DE FLEURY

CHAPITRE VI

MAUREPAS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

CHAPITRE VII

CAMPAGNES MARITIMES DE 1723 A 1736

CHAPITRE VIII

PRÉLIMINAIRES DE LA RUPTURE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE

CHAPITRE IX

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 1° LA MÉDITERRANÉE.

CHAPITRE X

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 2° LA MANCHE ET LA MER DU NORD

CHAPITRE XI

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 3° LES COTES DE L'ATLANTIQUE

CHAPITRE XII

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 4° LE CANADA ET LES ANTILLES

CHAPITRE XIII

PREMIÈRE GUERRE MARITIME ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE. — 5° L'OCÉAN INDIEN

CHAPITRE XIV

LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT DE LA MARINE DE 1749 A 1761

CHAPITRE XV

PRÉLIMINAIRES DE LA GUERRE MARITIME DE SEPT ANS

CHAPITRE XVI

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR LA MÉDITERRANÉE. — 1° LA GALISSONNIÈRE

CHAPITRE XVII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR LA MÉDITERRANÉE. — 2° LA CLUE

CHAPITRE XVIII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 1° PROJETS CONTRE LES ILES NORMANDES

CHAPITRE XIX

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 2° DESCENTES DES ANGLAIS

CHAPITRE XX

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS SUR L'ATLANTIQUE. — 3° CAMPAGNE DE 1759

CHAPITRE XXI

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS AU CANADA ET AUX ANTILLES

CHAPITRE XXII

GUERRE MARITIME DE SEPT ANS DANS L'HINDOUSTAN

CHAPITRE XXIII

LES SECRÉTAIRES D'ÉTAT DE LA MARINE DE 1761 A 1774

CHAPITRE XXIV

LES PROJETS MARITIMES DU MINISTÈRE DE CHOISEUL

CHAPITRE XXV

LE PROJET DU COMTE DE BROGLIE

APPENDICE

FIN.

BESANÇON. — IMP. DE PAUL JACQUIN.

LA MARINE MILITAIRE

DE

LA FRANCE

SOUS

LE RÈGNE DE LOUIS XV

PAR

G. LACOUR-GAYET

DOCTEUR ÈS LETTRES

PROFESSEUR À L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

« [illegible] »

Vice-Amiral de [illegible].

« [illegible] »

Duc de Choiseul.

PARIS

HONORÉ CHAMPION, LIBRAIRE

9, quai Voltaire, 9

—

1902



A LA MÊME LIBRAIRIE

Besançon. — Imp. de Paul Jacquin.

